RAPPORT ANNUAL

sur la sécurité routière en Ontario 2003

Ontario

RAPPORT ANNUEL SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO 2003

On peut obtenir des exemplaires du présent document à :
Publications Ontario
880, rue Bay
Toronto ON M7A 1N8

Téléphone : 416 326-5300
Sans frais : 1 800 668-9938
ATS : 1 800 268-7095

Pour obtenir des renseignements sur les moyens de réduire les risques de collision, procurez-vous un exemplaire de la plus récente version du Guide officiel de l'automobiliste au bureau le plus proche du ministère des Transports (MTO) ou visitez le site Web du MTO à http://www.mto.gov.on.ca. Pour obtenir un exemplaire des autres guides de conduite et documents d'information, composez le 416 235-3473. Pour des renseignements sur le MTO, composez le 1 800 268-4686. Vous pouvez également emprunter une copie d'un vidéo sur la sécurité routière auprès de la Ontario Safety League. Pour ce faire, composez le 905 625-0556.

Un grand nombre des publications du ministère sont en vente dans les librairies et les magasins de produits automobiles.

Pour plus de renseignements sur les données figurant dans la présente publication, veuillez téléphoner au Bureau du programme de sécurité routière au 416 235-3585.

Produit par le :
Bureau du programme de sécurité routière
Direction de la sécurité des usagers de la route
Ministère des Transports
1201, avenue Wilson
Édifice A, rez-de-chaussée, bureau 212
Toronto ON M3M 1J8

Téléphone : 416 235-3585
Télécopieur : 416 235-3633

mai 2005 Imprimé sur du papier recyclé

ISSN 1712-8463 (Version imprimee)
ISSN 1712-848X (Version sur cederom)
ISSN 1712-8471 (Version Internet)

MESSAGE DU MINISTRE

L'Ontario : chef de file de la sécurité routière en Amérique du Nord

Je suis heureux de présenter le Rapport annuel 2003 sur la sécurité routière de l'Ontario (RASRO).

En 2003, les routes de l'Ontario étaient les plus sécuritaires en Amérique du Nord selon la mesure qui consiste à calculer le nombre de décès pour chaque 10 000 détenteurs de permis de conduire. La province a affiché son plus faible taux de décès, soit 0,97 décès pour chaque 10 000 détenteurs de permis de conduire. Le nombre de décès a diminué bien que le nombre de détenteurs de permis de conduire et de véhicules automobiles immatriculés ait augmenté en Ontario.

Voici un aperçu du RASRO 2003 :

- Il y a eu 831 décès sur les routes de la province, soit 42 décès de moins qu'en 2002 et le nombre le plus faible de décès depuis 1950;
- Un nombre moins élevé de personnes ont été blessées dans des collisions; et
- Le nombre de détenteurs de permis de conduire a augmenté de 1,5 pour cent alors que le nombre de véhicules automobiles immatriculés a augmenté de 2,5 pour cent par rapport à 2002.

L'Ontario fait constamment partie des juridictions nord-américaines qui connaissent les meilleurs résultats en matière de sécurité routière. Notre réussite soutenue repose sur la vigueur des partenariats que nous avons forgés avec les services policiers, les organismes qui oeuvrent dans la sécurité, les groupes communautaires, les autres paliers de gouvernement et divers ministères provinciaux.

L'Ontario peut être fier d'être au premier rang en 2003. Toutefois, notre tâche n'est pas terminée. Depuis 2003, le gouvernement a pris des mesures dynamiques afin de poursuivre sur sa lancée et de faire en sorte que l'Ontario demeure un chef de file au chapitre de la sécurité routière. Ainsi, nous avons adopté une loi qui rend obligatoire l'utilisation des sièges d'appoint pour les jeunes enfants, nous avons imposé des restrictions concernant le nombre de passagers que les conducteurs débutants peuvent transporter à bord de leur véhicule, en plus d'améliorer la sécurité des autobus scolaires en exigeant qu'ils soient dotés de nouveaux équipements et en imposant des amendes plus sévères.

Récemment, en février 2005, j'ai eu l'honneur de déposer un projet de loi qui, s'il est adopté, mettra en oeuvre une série de mesures qui rendront les routes de la province plus sécuritaires, réduiront les embouteillages et amélioreront les transports en commun.

Le gouvernement de l'Ontario continue de collaborer étroitement avec ses partenaires en matière de sécurité routière afin de prévenir les décès et les blessures sur les routes de la province. À cet égard, le RASRO est un outil important, car il nous permet d'analyser les tendances et d'élaborer des mesures efficaces afin de rendre les routes de la province encore plus sécuritaires.

Le ministre des Transports de l'Ontario,

H S Takhar

Harinder S. Takhar

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos 1

1 Aperçu 24

1A Résumé 25
1B Soins de santé 26

2 Les personnes 28

2A Personnes impliquées dans des collisions 29
2B Contexte 40

3 Les collisions 47

3A Types de collisions 48
3B Moment et milieu 52
3C Endroits où surviennent les collisions 57

4 Lieux des collisions 60

5 Le véhicule 72

5A Véhicules impliqués dans des collisions 73
5B Contexte 76

6 Véhicules particuliers 78

6A Motocyclettes 79
6B Véhicules scolaires 80
6C Camions 82
6D Véhicules tout terrain 84
6E Motoneiges 86
6F Bicyclettes 87

7 Données sur les condamnations, les infractions et les suspensions 89

7A Données sur les condamnations 90
7B Données sur les infractions 91
7C Données sur les suspensions 93

8 Annexe 94

8A Lexique 94
8B Remerciements 97

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAU

1.1 Certains diagnostics de personnes hospitalisées en Ontario en 2002-2003 à la suite d'une collision de véhicules automobiles 26

1.2 Certaines interventions chirurgicales pratiquées à la suite de collisions de véhicules automobiles en Ontario en 2002-2003 27

2.1 Catégorie de personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des blessures, selon la gravité des blessures 29

2.2 Catégorie de personnes tuées par groupe d'âge 30

2.3 Catégorie de personnes blessées par groupe d'âge 31

2.4 Sexe du conducteur par catégorie de collision 32

2.5 État du conducteur par catégorie de collision 32

2.6 Âge du conducteur selon son état, pour toutes les collisions 33

2.7 État relevé des conducteurs tués 34

2.8 Geste apparemment posé par le conducteur par catégorie de collision 35

2.9 Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par le conducteur lors des collisions causant la mort ou des blessures 36

2.10 Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par les passagers lors des collisions causant la mort ou des blessures 37

2.11 Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans qui ont été tués lors d'une collision entre 1999 et 2003 37

2.12 Dispositif utilisé pour retenir les enfants de 0 à 4 ans impliqués dans une collision causant la mort ou des blessures, selon la gravité des blessures 38

2.13 État des piétons selon la gravité des blessures 39

2.14 Geste apparemment posé par les piétons selon la gravité des blessures 39

2.15 Catégorie de personnes tuées et blessées entre 1988 et 2003 40

2.16 Sexe des conducteurs par groupe d'âge . . . 41

2.17 Conducteurs par groupe d'âge entre 1988 et 2003 41

2.18 Catégorie de permis de conduire selon le sexe 42

2.19 Conducteurs avec permis, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931-2003 44

2.20 Groupes d'âge des conducteurs – titulaires de permis, nombre et pourcentage de conducteurs impliqués dans une collision 40

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

3.1 Catégories de collisions, 1988-2003 48

3.2 Taux de collisions par tranche de un million de kilomètres parcourus, 1988-2003 48

3.3 Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial 49

3.4 Type d'impact initial selon la catégorie de collision 51

3.5 Mois où la collision est survenue selon la catégorie de collision 52

3.6 Jour où la collision est survenue selon la catégorie de collision 53

3.7 Heure où la collision est survenue selon la catégorie de collision 54

3.8 Personnes tuées ou blessées lors d'une collision mortelle survenue un jour férié ou une longue fin de semaine 55

3.9 Luminosité, par catégorie de collision 55

3.10 Visibilité, par catégorie de collision 56

3.11 Autorité responsable des routes, par catégorie de collision 57

3.12 Autorité responsable des routes, pour toutes les collisions, 1994-2003 57

3.13 Endroit où les collisions sont survenues, par catégorie de collision 58

3.14 État de la chaussée, par catégorie de collision 59

4.1 Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules 61

5.1 Véhicules impliqués dans une collision ... 73

5.2 État du véhicule par catégorie de collision 74

5.3 Année du modèle de véhicule par catégorie de collision 75

5.4 Véhicules assurés ou non, par catégorie de collision 75

5.5 Nombre de véhicules par type 76

5.6 Certains types de véhicules, par année modèle 77

5.7 Dommages causés aux véhicules 77

6.1 Motocyclistes tués ou blessés entre 1999 et 2003 79

6.2 Certains facteurs ayant eu une incidence sur les collisions mortelles de motocyclettes 79

6.3 Nombre d'élèves transportés tous les jours, nombre total de collisions de véhicules scolaires – années scolaires 1998-1999 à 2002-2003 80

6.4 Type de véhicule scolaire, selon la nature de la collision, 2002-2003 80

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

6.5 Nombre d'élèves blessés selon le type de collision et de véhicule, 2002-2003 81

6.6 Nombre de personnes tuées lors d'une collision impliquant de gros camions, 1999-2003 82

6.7 Nombre de gros camions impliqués dans toutes les catégories de collisions.... 82

6.8 Camions immatriculés, 2003 83

6.9 Certains facteurs liés aux collisions mortelles impliquant des camions..... 83

6.10 Endroit où les collisions sont survenues, selon les conducteurs de véhicules tout terrain tués ou blessés,1999-2003..... 84

6.11 Endroit où les collisions sont survenues, selon les passagers de véhicules tout terrain tués ou blessés, 1999-2003 84

6.12 Véhicules tout terrain immatriculés, 1999-2003 85

6.13 Certains facteurs liés à toutes les collisions impliquant des véhicules tout terrain..... 85

6.14 Endroit où les collisions sont survenues, selon les conducteurs de motoneiges tués ou blessés – saisons de motoneige 1998-1999 à 2002-2003 86

6.15 Endroit où les collisions sont survenues, selon les passagers de motoneiges tués ou blessés – saisons de motoneige 1998-1999 à 2002-2003 86

6.16 Motoneiges immatriculées, 1999-2003 ... 86

6.17 Totalité des collisions de motoneiges, 2002-2003 86

6.18 Cyclistes tués ou blessés, 1999-2003 87

6.19 Âge des cyclistes impliqués dans une collision, selon les conditions de luminosité..... 87

6.20 Certains facteurs liés à toutes les collisions de bicyclettes..... 88

7.1 Résumé des condamnations liées à un véhicule automobile 90

7.2 Condamnations liées à un véhicule automobile, *Code de la route* 90

7.3 Condamnations liées à un véhicule automobile, *Code criminel* 90

7.4 Nombre de conducteurs condamnés ayant enfreint le *Code criminel* du Canada pendant les années précisées..... 91

7.5 Suspensions administratives du permis de conduire. Suspensions imposées par mois en 1998-2003..... 92

7.6 Suspensions imposées en raison de l'accumulation de points d'inaptitude, selon l'âge du conducteur, 2003..... 93

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

FIGURE

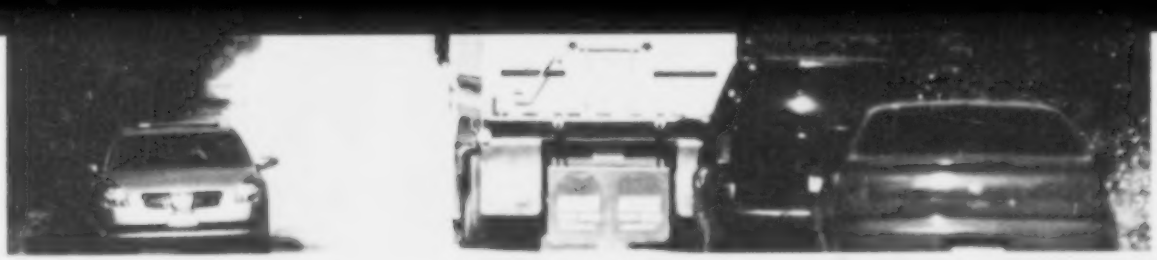
1 Taux de décès par 10 000 conducteurs titulaires d'un permis en Ontario, 1990 - 2003 24

2 Pourcentage de personnes blessées à la suite de collisions, selon la gravité des blessures, en 2003 28

3 Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario, 1989 - 2003 47

5 Répartition des véhicules par catégorie en Ontario, en 2003 72

7 Pourcentage de condamnations liées aux véhicules automobiles en Ontario, en 2003 89



AVANT-PROPOS

Les routes de l'Ontario sont les plus sûres en Amérique du Nord en 2003

Le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) présente un aperçu complet de la sécurité des routes de l'Ontario. L'Ontario compile des données sur la sécurité routière depuis plus de 50 ans afin de suivre les tendances à long terme de la sécurité routière, notamment :

- les taux de collision;
- les décès et les blessures chez les conducteurs, les passagers et les piétons;
- les incidents liés à la conduite en état d'ébriété.

Pour produire le RASRO, le ministère des Transports (MTO) recueille des données de sources variées, dont les services de police, les autres ministères et le Bureau du coroner en chef. L'information recueillie est essentielle au suivi des tendances et au développement de moyens d'améliorer encore plus la sécurité routière.

Les statistiques les plus récentes, qui figurent dans l'édition 2003 du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario, prouvent que les initiatives du ministère en matière de sécurité routière portent fruit. Sur la base du nombre de décès par tranche de 10 000 titulaires de permis de conduire en 2003, les routes de l'Ontario sont **les plus sûres en Amérique du Nord.** À ce titre, l'Ontario est bien en avance sur les territoires voisins comparables tels l'État de New York (au 10e rang), le Québec (11e), l'Ohio (19e) et le Michigan (22e).

Voici quelques autres faits saillants du RASRO 2003 :

- Le nombre de décès sur les routes de l'Ontario a connu une baisse de 4,8 pour cent, passant de 873 en 2002 à 831 en 2003, soit le niveau le plus bas depuis 1950.
- Le nombre de titulaires d'un permis de conduire a augmenté, passant de 8 413 504 en 2002 à 8 541 555 en 2003, soit une hausse de 1,5 pour cent.
- Le nombre de véhicules automobiles immatriculés a augmenté, passant de 7 415 497 en 2002 à 7 603 372 en 2003, ce qui représente une augmentation de 2,5 pour cent.

Le MTO partage la responsabilité de ces réalisations avec ses nombreux partenaires en sécurité routière.

L'Ontario avance à grands pas, mais il peut faire plus encore. Nous devons demeurer vigilants. Ce n'est qu'en repérant les comportements de conduite dangereuse et autres tendances négatives et en y réagissant que nous pourrons arriver à réduire encore le nombre de décès et de blessures sur nos routes.

Le succès au moyen du partenariat

La sécurité des usagers de la route est une des priorités absolues du ministère des Transports. La feuille de route impressionnante de la province en matière de sécurité routière est attribuable aux efforts constants et déterminés du gouvernement et de nos partenaires en sécurité visant à améliorer continuellement le comportement des conducteurs, l'état des véhicules et la sécurité des infrastructures.

À l'échelon provincial, le MTO travaille en collaboration avec le ministère du Procureur général, le ministère de la Santé et des Soins de longue durée et le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels (y compris la Police provinciale de l'Ontario).

Le MTO collabore aussi étroitement avec les services de police municipaux, les groupes communautaires, les autres paliers de gouvernement et divers organismes de sécurité à rendre nos routes plus sûres pour tous les Ontariens.

Vision sécurité routière 2010

À l'automne 2000, avec l'appui de tous les ministres provinciaux et territoriaux des transports et de la sécurité routière, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a adopté la stratégie Vision sécurité routière 2010. L'Ontario participe activement à l'effort visant à faire des routes du Canada les routes les plus sûres au monde.

Le plan de Vision sécurité routière 2010 établit une cible nationale qui vise une réduction de 30 pour cent du nombre moyen d'usagers de la route qui perdent la vie ou sont grièvement blessés dans la période de 2008 à 2010, comparativement à la période de 1996 à 2001.

Pour ce faire, le plan de Vision sécurité routière 2010 exige des mesures de répression axées sur les secteurs qui causent le plus grand nombre de collisions graves. Les secteurs ciblés sont le port de la ceinture de sécurité, la conduite en état d'ébriété, les conducteurs présentant un risque élevé, les collisions dans lesquelles la vitesse est un facteur et les collisions survenant à une intersection, les jeunes conducteurs, la sécurité des véhicules utilitaires, les usagers de la route vulnérables et les usagers de la route dans les régions rurales.

L'Ontario continue d'axer ses efforts sur les aspects de la sécurité routière qui viennent compléter Vision sécurité routière 2010 et satisfaire aux besoins des usagers de la route en Ontario.

Nombre record de conducteurs et de véhicules sur les routes de l'Ontario en 2003

En 2003, l'Ontario comptait 8,5 millions de conducteurs titulaires d'un permis, 7,6 millions de véhicules immatriculés et 80 000 entreprises de transport par autobus ou par camion en activité sur les routes de la province. Chaque année, plus de 1,2 billion de dollars de marchandises transitent sur nos routes et autoroutes à destination de marchés intérieurs et internationaux. Des millions de personnes comptent sur les systèmes de transport en commun ontariens, dont le Réseau GO, pour se rendre à destination à l'heure et en toute sécurité. Il est prioritaire de continuer d'assurer la sécurité et l'efficacité du transport des passagers et du fret en Ontario.

En 2003, le nombre de décès sur les routes de l'Ontario a chuté jusqu'à 831 personnes, alors qu'il était de 873 en 2002, ce qui correspond à une amélioration de 4,8 pour cent; en outre, le nombre de décès sur les routes de la province a atteint son plus bas niveau depuis 1950.

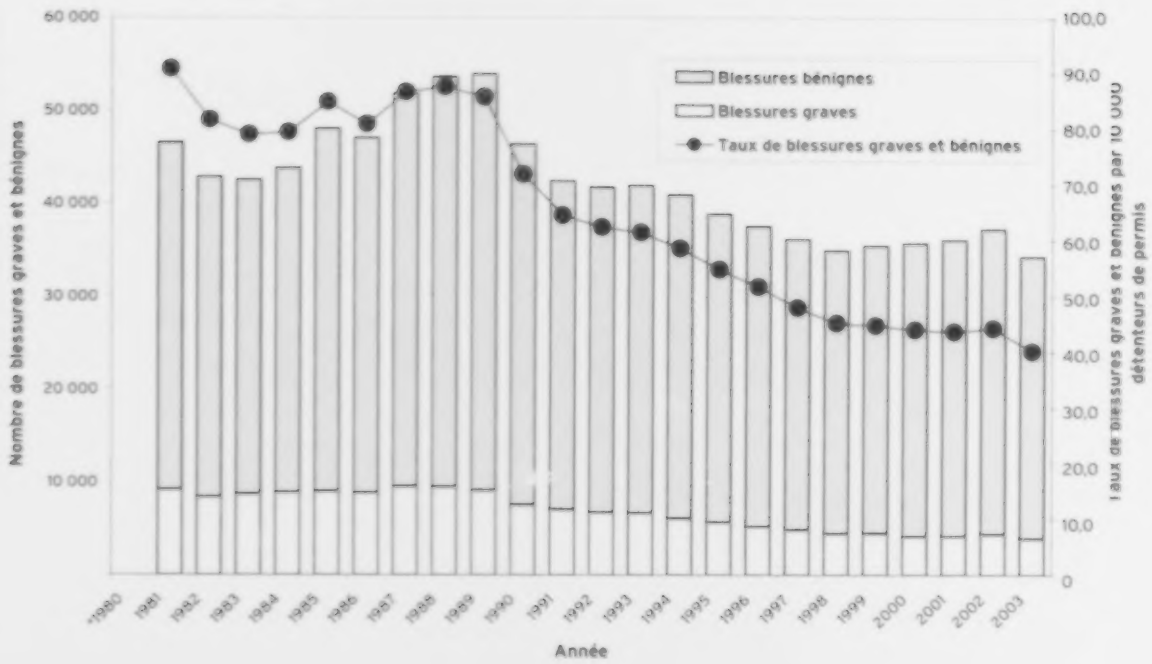
En même temps, le nombre de blessures graves nécessitant une hospitalisation a diminué, passant de 4 355 en 2002 à 3 848 en 2003, en baisse de 11,6 pour cent. Le nombre de blessures mineures observées dans les salles d'urgence a également diminué, passant de 32 863 en 2002 à 30 401 en 2003, pour une baisse de 7,5 pour cent.

On observe également une amélioration dans les tendances à long terme du nombre de blessures subies lors de collisions de véhicules automobiles. Depuis 1999, le nombre de blessures graves a diminué de 13,3 pour cent et le nombre de blessures légères, de 1,9 pour cent. La tendance sur 10 ans est

également positive, avec une baisse de 36,1 pour cent du nombre de blessures graves et de 12,9 pour cent du nombre de blessures légères.

Tous ces indicateurs révèlent qu'en plus du nombre de décès, le nombre de blessures graves ou légères causées par les collisions de véhicules automobiles est également en régression.

Nombre et taux de blessures graves et bénignes : 1981-2003



Nombre et taux de blessures de 1981 à 2003. Depuis 1981, le nombre de blessures graves (nécessitant une hospitalisation) a baissé de 58 p. 100 et le nombre de blessures légères (nécessitant une visite à l'urgence) a baissé de 19 p. 100. Le nombre de blessures graves et de blessures légères par groupe de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis a été ramené de 91 en 1981 à 40 en 2003.

* On a commencé à regrouper les blessures en fonction de leur gravité en 1981.

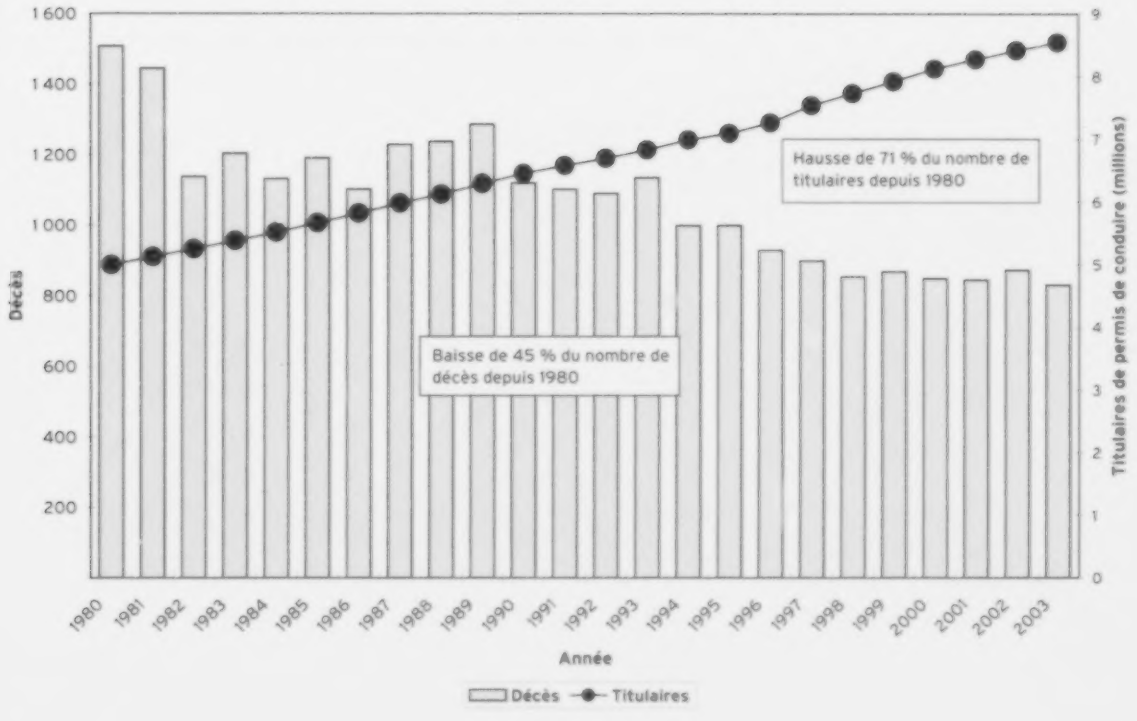
Une des façons les plus courantes d'évaluer la sécurité routière est de calculer le nombre de décès au cours d'une période donnée pour chaque tranche de 10 000 détenteurs de permis de conduire. Une autre mesure courante consiste à calculer le taux de mortalité par 100 millions de kilomètres de véhicule parcourus. Ces mesures sont largement utilisées en Amérique du Nord et partout dans le monde afin de comparer la sécurité routière entre une autorité législative et une autre.

En 2003, le nombre de personnes ayant perdu la vie dans un accident de la route par 10 000 détenteurs de permis de conduire en Ontario s'est abaissé à 0,97, comparativement à 1,04 en 2002. Le nombre de décès lors de collisions de véhicules motorisés par 100 millions de kilomètres de véhicule parcourus est demeuré stable de 2002 à 2003 (0,71).

Si la progression annuelle qu'indique le RASRO est utile en tant que portrait du progrès accompli, les variations à court terme ne donnent qu'un bref aperçu de l'état de la sécurité routière en Ontario. La contribution essentielle du RASRO vient des renseignements d'importance critique qu'il donne sur un certain nombre d'années. En examinant les tendances à long terme, le Ministère peut distinguer les anomalies qui se limitent à une seule année et mieux évaluer et cibler les menaces les plus sérieuses pour la sécurité auxquelles nous faisons face sur nos routes.

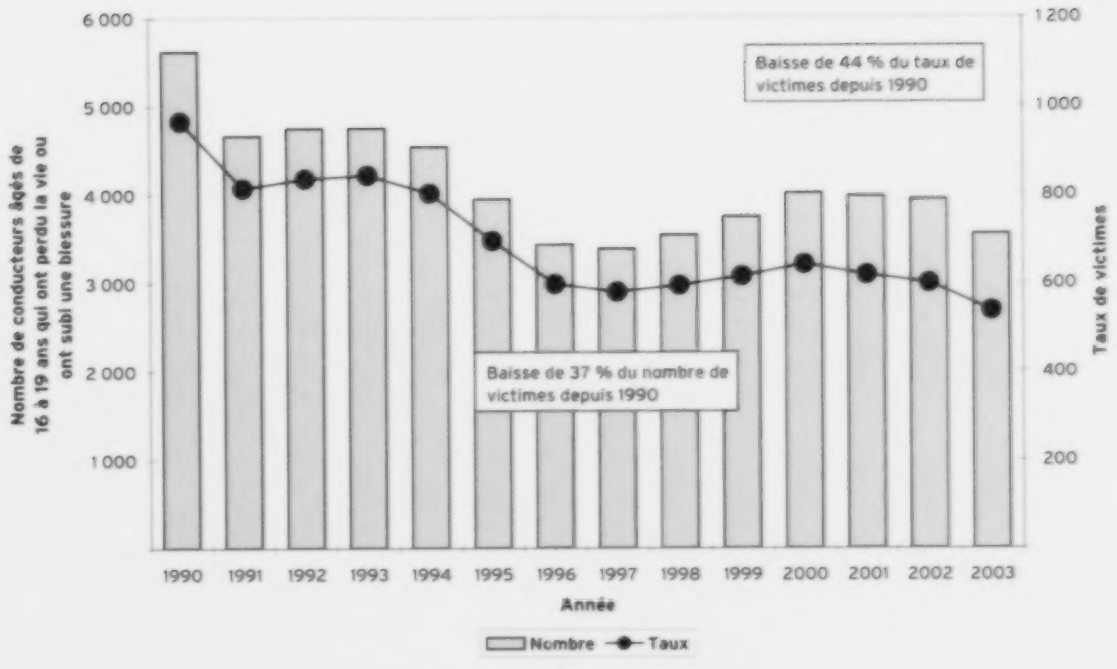
106-00200/

Nombre de décès et de titulaires de permis de conduire : 1980-2003



Nombre de décès et de titulaires de permis de conduire : 1980-2003. Le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 71 pour cent de 1980 à 2003; par contre, le nombre de décès a diminué de 45 pour cent au cours de cette période. De 1980 à 2003, le taux de mortalité par conducteur (le nombre de décès par tranche de 10 000 titulaires de permis de conduire) a connu une forte baisse de 68 pour cent.

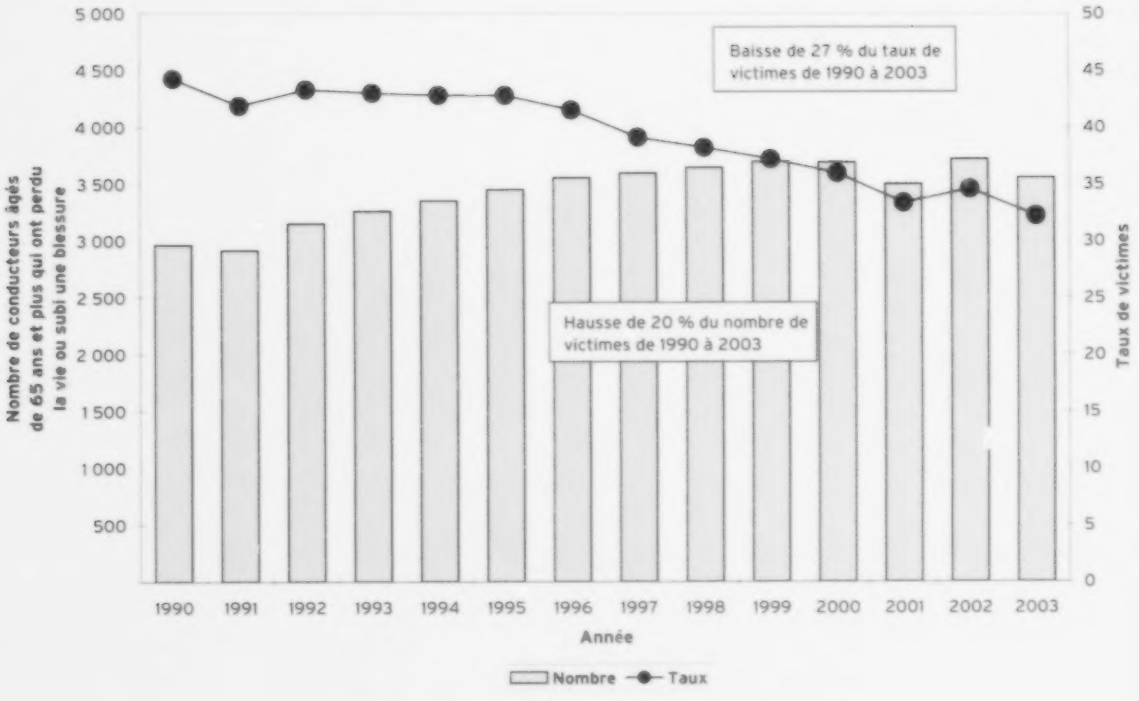
Nombre et taux* de conducteurs âgés de 16 à 19 ans qui ont perdu la vie ou ont subi une blessure : 1990-2003



*Nombre de blessures ou de décès par 100 000 habitants.

Nombre et taux de conducteurs âgés de 16 à 19 ans qui ont perdu la vie ou ont subi une blessure : 1990-2003. Le nombre et le taux de victimes par habitant (décès et blessures) chez les conducteurs âgés de 16 à 19 ans ont connu une baisse, dont une chute de 37 pour cent du nombre de victimes et une baisse de 44 pour cent du taux de victimes depuis 1990.

Nombre et taux* de conducteurs âgés de 65 ans et plus qui ont perdu la vie ou subi une blessure : 1990-2003



* Nombre de décès et de blessures par 10 000 titulaires de permis de conduire.

Nombre et taux de conducteurs âgés de 65 ans et plus qui ont perdu la vie ou subi une blessure : 1990-2003. Le nombre de conducteurs âgés de 65 ans et plus qui ont perdu la vie ou subi une blessure a augmenté depuis 1990 et le taux de collisions mortelles chez les conducteurs âgés de 65 ans et plus continue d'être plus élevé que chez l'ensemble des conducteurs. Par comparaison, pour l'ensemble des conducteurs, le taux de victimes par conducteur a diminué de 20 pour cent au cours de cette période, et il y a eu une baisse de 27 pour cent du taux de victimes en 2003 comparativement à 1990.

Les initiatives en matière de sécurité routière en 2003

CONDUITE EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ

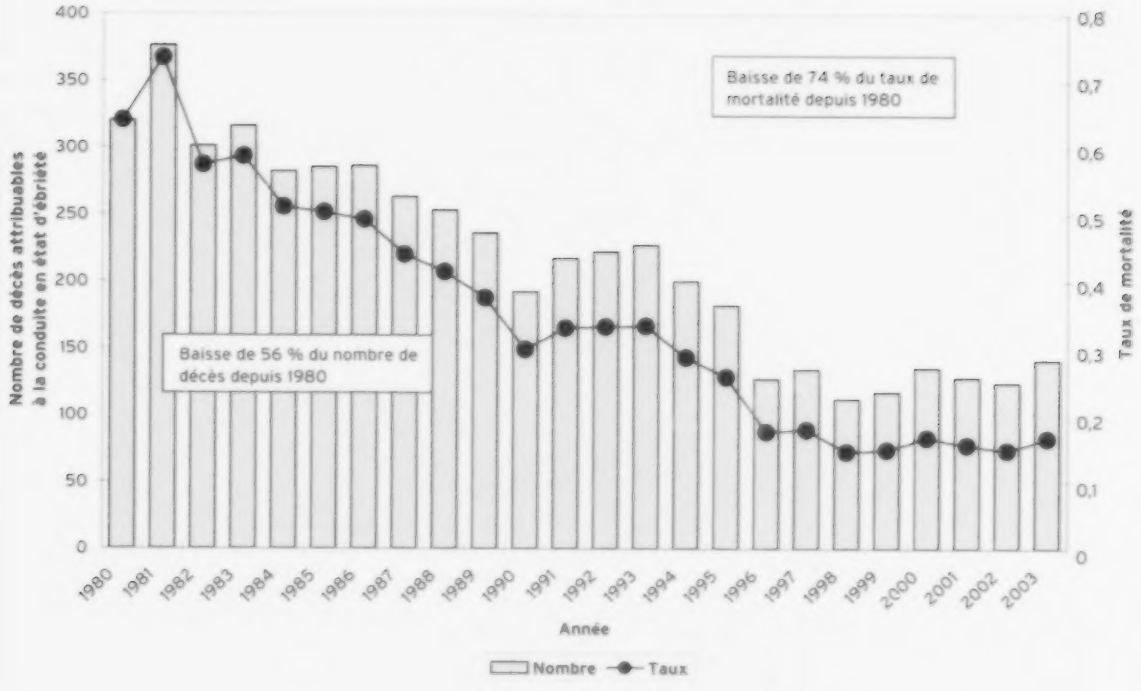
La conduite en état d'ébriété entre encore en ligne de compte dans environ le quart des collisions mortelles en Ontario. Outre les décès et les blessures causés par cet acte criminel, on estime que les collisions attribuables à la conduite en état d'ébriété coûtent plus de 2 milliards de dollars par an à la population ontarienne en coûts sociaux et économiques.

On a connu une hausse du nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ébriété de 193 en 2002 à 217 en 2003. Toutefois, la tendance à long terme à la baisse se poursuit, des progrès importants ayant été accomplis dans la réduction de la conduite en état d'ébriété dans la province. Au cours de la période de 1980 à 2003, le nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ébriété a chuté de 56 pour cent en Ontario.

Le MTO a établi des partenariats avec divers intervenants en matière de conduite en état d'ébriété (par exemple, le Conseil communautaire de l'Ontario sur la conduite avec facultés affaiblies et Les mères contre l'alcool au volant), les services de police et d'autres ministères (le ministère du Procureur général, le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels et le ministère de la Santé et des Soins de longue durée) afin de lutter contre la conduite en état d'ébriété. La réduction à long terme du nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ébriété est due en bonne partie à notre effort collectif. L'Ontario a également mis en place des sanctions strictes pour contrer la conduite en état d'ébriété :

- la tolérance zéro quant au taux d'alcoolémie chez les conducteurs débutants;
- une suspension administrative du permis de conduire aux termes de laquelle le conducteur dont l'alcootest dépasse la limite légale (0,08) ou qui refuse de se soumettre à l'alcootest voit son permis de conduire faire l'objet d'une suspension immédiate de 90 jours;
- un programme obligatoire d'évaluation, d'éducation/de traitement et de suivi pour les conducteurs en état d'ébriété;
- la mise en fourrière du véhicule de toute personne qui conduit alors que son permis fait l'objet d'une suspension en vertu du Code criminel;
- un dispositif antidémarreur, obligatoire pour les conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété, qui empêche le démarrage du véhicule s'il décèle la présence d'alcool dans l'haleine du conducteur.

Nombre de décès et taux* de mortalité attribuables
à la conduite en état d'ébriété : 1980-2003



* Nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ébriété par 10 000 détenteurs de permis de conduire.

Nombre de décès et taux de mortalité attribuables à la conduite en état d'ébriété : 1980-2003. Depuis 1980, le nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ébriété et le nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ébriété par 10 000 détenteurs de permis de conduire ont tous deux connu une baisse considérable - de 56 pour cent et de 74 pour cent respectivement. En chiffres absolus, le nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ébriété est passé de 320 en 1980 à 141 en 2003. Le nombre de décès attribuables à la conduite en état d'ébriété a augmenté en 2003, bien que le graphique présente une tendance à long terme positive pour les deux indicateurs.

Aux termes de ces mesures énergiques, plus de 4 764 suspensions à vie de permis ont été émises depuis septembre 1998.

Plus de 88 825 suspensions de permis assorties de l'obligation pour le conducteur de suivre un programme de mesures correctives ont été émises depuis septembre 1998.

Depuis février 1999, plus de 7 395 véhicules ont été mis en fourrière après que leur conducteur a été interpellé au volant d'un véhicule alors que son permis faisait l'objet d'une suspension (suite à une infraction au Code criminel en relation avec la conduite d'un véhicule, soit la conduite en état d'ébriété dans la plupart des cas).

Plus de 157 303 personnes ont perdu leur permis de conduire pour 90 jours dans le cadre du Programme de suspension administrative des permis de conduire de l'Ontario depuis son lancement en novembre 1996.

À la fin de décembre 2004, 2 404 systèmes antidémarreurs avaient été installés dans des véhicules depuis l'entrée en vigueur du programme. Rien qu'en 2003, 887 systèmes antidémarreurs ont été installés dans des véhicules.

Comme toujours, le ministère explore de nouvelles façons de lutter contre la conduite en état d'ébriété et de cibler les personnes qui font fi de la loi et de la sécurité d'autrui. Par exemple, les contrevenants qui continuent de conduire un véhicule alors que leur permis de conduire fait l'objet d'une suspension posent un problème particulièrement préoccupant. Le ministère envisage de mettre en place des mesures supplémentaires pour stopper ce comportement intolérable. Un autre sujet de débats animés porte sur la meilleure façon de traiter les conducteurs en état d'ébriété lors de leur premier contact avec la police.

L'une des principales cibles établies par l'Ontario et d'autres instances canadiennes dans le cadre du plan Vision sécurité routière 2010 est une baisse de 40 pour cent du pourcentage d'usagers de la route qui perdent la vie ou ont une blessure grave lors d'un accident mettant en cause un conducteur en état d'ébriété au Canada. Il s'agit d'une cible ambitieuse que nous prévoyons atteindre en étroite collaboration avec nos partenaires en sécurité routière.

LE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

L'Ontario a été la première province au Canada à rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité, en 1976. Six ans plus tard, la réglementation rendant obligatoire l'utilisation de sièges d'auto pour enfants est entrée en vigueur.

Transports Canada estime que pour chaque augmentation d'un point de pourcentage du port de la ceinture de sécurité en Ontario, **cinq vies sont épargnées.**

En septembre 2003, Transports Canada a mené une enquête d'observation sur le port de la ceinture de sécurité dans les collectivités urbaines du Canada. En voici les principaux résultats :

- En 2003, le taux du port de la ceinture de sécurité en Ontario était de 86,1 pour cent, contre 92,5 pour cent en 2001. (La moyenne nationale était de 87,5 pour cent.)
- Dans les secteurs urbains de l'Ontario, le taux du port de la ceinture de sécurité était de 86,1 pour cent en 2003.

- Selon une enquête menée en 2002 dans les régions rurales de l'Ontario, le taux du port de la ceinture de sécurité y était de 85,1 pour cent.
- La proportion de conducteurs qui porte la ceinture de sécurité est plus élevée chez les femmes (89,3 pour cent) que chez les hommes (86,5 pour cent).

Le MTO s'est engagé à réaliser des programmes d'éducation du public et des campagnes ciblées visant à promouvoir l'utilisation adéquate de la ceinture de sécurité et des sièges d'auto pour enfants. Pour atteindre cet objectif, le ministère collabore avec des groupes communautaires, des intervenants en prévention des blessures, des professionnels de la santé publique, des services de police et le secteur privé. Le but visé est de continuer d'améliorer le respect de la réglementation sur le port de la ceinture de sécurité partout dans la province – avec comme cible ultime un taux de conformité de 100 pour cent.

La réussite des campagnes de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité menées au printemps et à l'automne

Chaque année, l'Ontario mène deux campagnes de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité, l'une au printemps et l'autre à l'automne, afin de sensibiliser le public et de promouvoir la conformité à la réglementation sur le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des sièges d'auto pour enfants.

La campagne de sensibilisation annuelle du printemps de l'Ontario sur le port de la ceinture de sécurité, menée du 12 au 20 avril 2003 et marquée par un renforcement de la mise à exécution, comportait des activités d'éducation communautaire du public, ainsi que des cliniques d'inspection des sièges pour enfants. Ces cliniques soutenues par le MTO et dirigées par des inspecteurs qualifiés ont eu lieu dans toute la province.

Au cours de la campagne d'automne de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité, qui a eu lieu du 27 septembre au 5 octobre 2003, 87 pour cent des conducteurs portaient leur ceinture de sécurité, soit un peu moins que les 88 pour cent observés l'année précédente. La Police provinciale de l'Ontario a vérifié 580 822 véhicules et émis 12 976 contraventions pour infraction aux règlements sur le porte de la ceinture de sécurité et l'utilisation des sièges d'auto pour enfants.

Les campagnes printanière et automnale comportent toutes les deux une journée « Toi et moi, on clique bien », au cours de laquelle des groupes communautaires de partout dans la province organisent des cliniques d'inspection des sièges d'auto pour enfants afin de donner aux parents et aux fournisseurs de soins des instructions concrètes sur la bonne façon d'installer et d'utiliser les sièges d'auto pour enfants, y compris les sièges d'appoint. Les coordonnateurs des cliniques d'inspection des sièges d'auto pour enfants ont été invités à tenir aussi une clinique sur les sièges d'appoint. Ces cliniques « Boost Me Up! » aident les parents à déterminer si leur enfant est prêt à porter une ceinture de sécurité ou s'il serait plus en sécurité dans un siège d'appoint.

LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS

En 2003, on a constaté une baisse de 8,4 pour cent du nombre de décès de piétons dans la province, ce nombre passant de 131 en 2002 à 120 en 2003. Bien que cette baisse soit encourageante, les décès de piétons comptent quand même pour 14,4 pour cent

du nombre total de décès causés par les accidents de la route en Ontario.

De 1999 à 2003, presque 15 500 piétons sont morts ou ont subi une blessure en traversant une route en Ontario. Qui plus est, en 2003, 50 pour cent des décès de piétons se sont produits à des intersections et à des passages pour piétons; ce taux était de 45 pour cent en 2002.

Ces chiffres prouvent qu'il y a encore beaucoup à faire pour sensibiliser les conducteurs à la présence des traverses pour piétons et pour cibler les conducteurs qui mettent en péril la vie d'autrui.

La question de la sécurité des piétons a pris une importance particulière dans les principaux centres urbains de la province, notamment à Toronto.

Le ministère des Transports travaille en collaboration avec la police, les municipalités et plus de 130 groupes communautaires de partout dans la province afin de promouvoir la sécurité des usagers de la route, notamment par des partenariats axés sur la sécurité des piétons.

En mars 2003, le ministère a offert un appui financier à une grande campagne sur la sécurité des piétons menée par un groupe de la région du grand Toronto, The Injury Prevention Coalition (TIPC). Cette campagne comprenait des affiches, des brochures, ainsi que des annonces dans les médias et les abribus qui représentaient une collision mortelle avec un piéton et le slogan : « Traversez la rue comme si votre vie en dépendait, car c'est bien le cas. »

Le vieillissement de la population ontarienne présente de nouveaux défis en matière de sécurité des piétons. Avec les enfants, les aînés constituent statistiquement le groupe de piétons le plus vulnérable. On estime que le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans doublera d'ici 2031 et représentera alors plus de 10 pour cent de la population totale de l'Ontario.
Pour maintenir la tendance positive à la baisse du nombre de décès chez les piétons, il sera important de tenir compte des besoins d'une population vieillissante.

EXCÈS DE VITESSE

La vitesse est un des facteurs qui causent le plus de décès sur les routes de l'Ontario.

En 2003, plus de 363 personnes ont été tuées et près de 20 000 blessées dans la province par des conducteurs qui ne respectaient pas les limites de vitesse, qui roulaient trop vite compte tenu de l'état de la route ou qui ont perdu la maîtrise de leur véhicule. Au cours des cinq dernières années, plus de 1 900 personnes ont été tuées et près de 100 000 ont été blessées lors de ce type de collisions.

Les données sur les collisions survenues en Ontario indiquent que les personnes qui roulent à 30 km/h ou plus au-delà de la limite de vitesse sont environ six fois plus susceptibles de se tuer ou de se blesser ou de tuer ou de blesser un autre usager de la route que les conducteurs qui respectent les limites de vitesse.

De toute évidence, l'excès de vitesse cause un grand nombre de blessures et de décès dans la province. C'est pour cette raison que le ministère continue de concevoir et d'adopter de nouveaux moyens de lutter contre l'excès de vitesse, notamment en imposant des amendes plus élevées et des points d'inaptitude et en suspendant le permis de conduire des personnes qui roulent trop vite et ne se préoccupent pas de la vie humaine.

SÉCURITÉ À MOTOCYCLETTE

En 2003, 52 motocyclistes sont décédés sur les routes de l'Ontario comparativement à 38 en 2002. Toutefois, au cours de cette période, le nombre de personnes blessées à motocyclette est passé de 1 472 à 1 355, une baisse de 8 pour cent.

À long terme, soit de 1988 à 2003, le taux de victimes par tranche de 10 000 immatriculations de motocyclettes a diminué de 67 pour cent.

Bien que cette tendance à long terme soit encourageante, le ministère continue de surveiller les taux de décès et de blessures des motocyclistes.

SÉCURITÉ DES CAMIONS

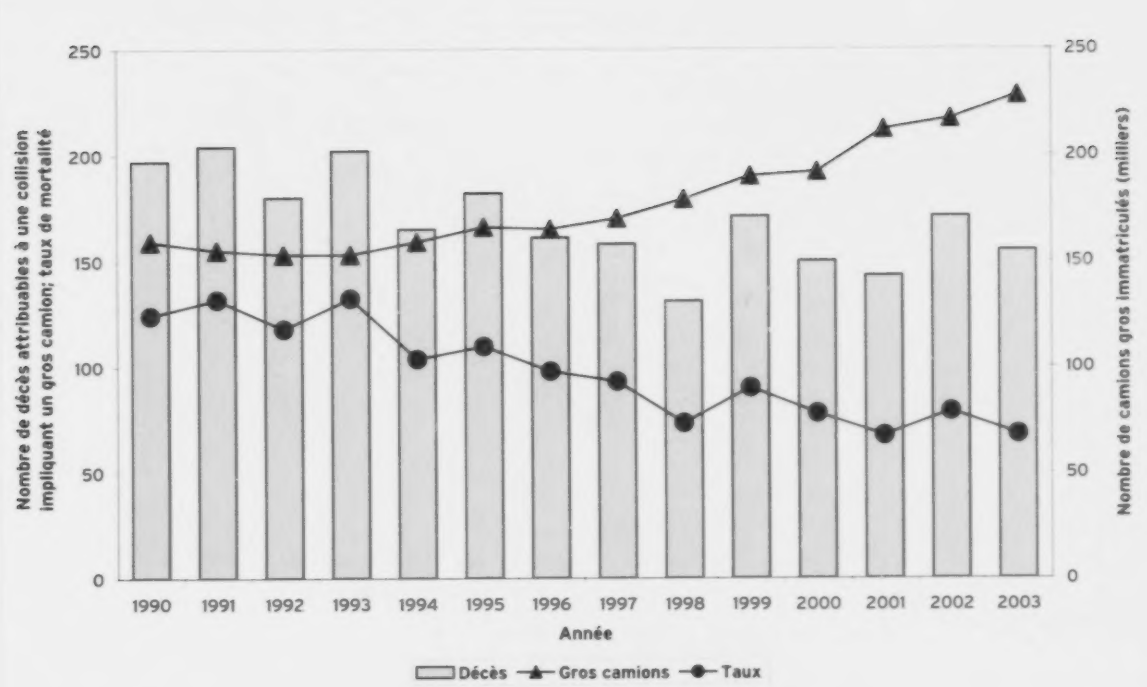
L'Ontario est un chef de file pour ce qui est des normes de sécurité et des mesures d'exécution visant les véhicules utilitaires, avec une réglementation sur la sécurité des camions parmi les plus strictes en Amérique du Nord, qui prévoit notamment :

- des amendes pouvant atteindre 20 000 $ en cas d'infraction aux lois sur la sécurité des camions;
- la mise en fourrière des véhicules utilitaires (camions et remorques) ayant de graves défectuosités;
- des amendes pouvant atteindre 50 000 $ en cas d'infraction entraînant la séparation d'une roue.

De 2002 à 2003, le nombre de gros camions s'est accru de 5 pour cent, passant de 216 778 à 227 557. Au cours de la même période, le nombre de décès résultant de collisions mettant en cause de gros camions a chuté de 9,4 pour cent, passant de 171 à 155.

En 2003-2004, le MTO a mené 144 420 inspections de véhicules utilitaires et de conducteurs et réalisé 797 vérifications d'installations portant sur les dossiers de transporteurs. Jusqu'ici, plus de 1 280 véhicules utilitaires ont été mis en fourrière depuis l'instauration du programme en 1998.

Nombre de décès et taux* de mortalité attribuables à des collisions impliquant de gros camions; nombre de gros camions immatriculés, 1990-2003



* Nombre de décès par 100 000 gros camions.

Nombre de décès et taux de mortalité attribuables à une collision impliquant un gros camion : 1990-2003. Bien que le nombre de gros camions ait augmenté de 43 pour cent, le nombre de décès lors de collisions impliquant un gros camion a en réalité chuté de 2* pour cent depuis 1990. Par conséquent, le nombre de décès par 100 000 gros camions a diminué de 45 pour cent au cours de cette période.

ROADCHECK 2003

RoadCheck 2003, une campagne éclair internationale d'inspection de camions, a été tenue du 3 au 5 juin partout en Ontario. Comme dans les années passées, la campagne éclair de 72 heures sur la sécurité des véhicules utilitaires a été menée simultanément par les autorités législatives au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Les résultats de RoadCheck sont mesurés par un taux hors service — qui est le nombre de véhicules enlevés de la route parce qu'ils ont trop de défectuosités mécaniques, exprimé en pourcentage du nombre total de véhicules inspectés.

Pendant la campagne éclair, les agents d'application des lois du MTO ont effectué 4 113 inspections de sécurité à 33 postes d'inspection disséminées dans toute la province. L'Ontario a atteint un taux de conformité de 79,9 pour cent lors de ces inspections en 2003. Depuis le milieu des années 1990, le taux de conformité s'est amélioré de 41 pour cent en Ontario.

OPÉRATION FREINS À AIR 2003

L'Opération freins à air est une initiative internationale en matière de sécurité des camions axée sur l'inspection du système de freins à air des véhicules utilitaires. Chaque année, l'Ontario mène deux campagnes éclairs de 12 heures pour l'inspection des véhicules utilitaires.

Lors de l'initiative Opération freins à air 2003, 6,2 pour cent des véhicules inspectés en Ontario ont été placés hors service en vue d'un ajustement des freins. Ce pourcentage est identique à la moyenne canadienne et nettement inférieur à la moyenne de 12 pour cent pour l'ensemble de l'Amérique du Nord. En 2003, les agents d'application des lois de l'Ontario ont inspecté plus de camions à l'occasion de cet événement que toute autre autorité législative au Canada (1 854 des 6 013 inspections canadiennes, soit 31 pour cent des inspections).

LA CRÉATION D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT ÉQUILIBRÉ

L'économie de l'Ontario dépend d'un système de transport équilibré, capable de transporter les personnes et les marchandises d'une façon sûre et efficace. C'est pourquoi il est essentiel pour le gouvernement d'investir dans le réseau routier et les systèmes de transport en commun afin d'atténuer la congestion et d'accroître l'utilisation des transports en commun.

L'investissement dans le transport en commun

D'après l'Association canadienne du transport urbain, le transport en commun est le moyen de transport urbain le plus sûr. Par rapport à la distance parcourue, le taux de décès des passagers du transport en commun dans les villes canadiennes est vingt fois plus faible que celui des passagers d'automobiles. En plus de promouvoir la sécurité, le transport en commun aide à atténuer la congestion, favorise la protection de l'environnement et contribue à la vitalité économique de l'Ontario.

En 2003, le gouvernement ontarien a fait d'importants progrès dans l'expansion et la promotion du transport en commun. En voici quelques faits saillants.

- **Carte de transport en commun de la RGT :** Le partenariat de la carte de transport en commun de la RGT introduira une carte de transport en commun régionale offrant un trajet continu aux passagers utilisant les systèmes de plusieurs commissions de transport.

- **Service d'autobus rapides :** La province a affecté 67 millions de dollars pour aider à construire la première phase d'un service d'autobus rapides dans la région du grand Toronto.

- **Plan d'immobilisations sur dix ans :** Le plan d'immobilisations sur dix ans du Réseau GO cherche à régler les problèmes de pressions créés par le nombre de passagers et la croissance. Le plan prévoit la construction de nouvelles gares, des améliorations à la gare Union, l'élargissement de terrains de stationnement et l'ajout de trains pour soutenir l'expansion future du service ferroviaire dans la région du Golden Horseshoe.

En 2003, la province a également investi 100,3 millions de dollars dans l'amélioration et le renouvellement du transport en commun dans 43 municipalités. Cet investissement comprend des incitatifs financiers à l'intention des municipalités ayant réussi à accroître le nombre d'usagers du transport en commun et à incorporer à leur flotte de transport en commun des véhicules à carburant de remplacement ou à faible taux d'émissions.

Le MTO continue de travailler à un certain nombre d'autres idées visant à améliorer l'efficacité des systèmes de transport et de transport en commun, notamment :

- l'investissement dans des voies réservées aux véhicules à occupation multiple;
- l'investissement dans des accotements de déviation pour les autobus;
- la planification et l'investissement en vue d'aménager les terrains de covoiturage nécessaires;
- la planification des possibilités futures d'intégrer des corridors réservés au transport multimodal;
- l'élaboration de lois visant à favoriser le transport en commun.

Investissements dans les infrastructures

Il est prioritaire pour le MTO de veiller à ce que les routes de l'Ontario soient sûres et en bon état.

Le ministère supervise l'entretien et l'exploitation de 16 500 kilomètres de routes, de plus de 2 500 ponts et structures, de 29 aéroports éloignés et de huit services de traversiers.

En 2003, le gouvernement de l'Ontario a investi plus de 1 milliard de dollars dans l'expansion et la remise en état du réseau routier ontarien.

Les principaux projets routiers sont :

- l'élargissement de tronçons de l'autoroute 401 dans le Sud-Ouest et l'Est de l'Ontario;
- l'élargissement de la route 11 de Huntsville à North Bay;
- l'élargissement de la route 69 de Parry Sound à Sudbury;
- l'ajout de voies au tronçon de l'autoroute 401 qui traverse Toronto;
- l'élargissement de tronçons de la route 8 et l'amélioration d'échangeurs à Kitchener;
- le prolongement de l'autoroute 417 dans la région d'Ottawa.

PARTENARIAT AVEC LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

En 2003, les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont annoncé un investissement conjoint de plus de 1,8 milliard de dollars dans les améliorations aux transports dans la province, ce qui comprend les routes, le transport en commun et les postes frontaliers.

En novembre 2003, les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont signé une entente de 336 millions de dollars sur les infrastructures qui améliorera de beaucoup l'état général des routes de la province.

Dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR), les deux paliers de gouvernement ont convenu de contribuer à part égale à un investissement de 168 millions de dollars en appui à 10 projets d'amélioration routière visant à accroître la sécurité, à atténuer la congestion et à soutenir le développement économique de toute la province.

Ces 10 projets exécutés sur l'autoroute 401, la route 69/400 et la route 17 couvrent le Sud, l'Est, le Centre et le Nord de l'Ontario.

Les améliorations sont axées sur l'expansion de la capacité des routes et l'amélioration de la sécurité : de nouvelles voies, des routes à voies séparées, de nouveaux tracés routiers et une vaste initiative de sécurité pour la construction d'un muret en béton.

Passages frontaliers

Il est essentiel pour la prospérité future de l'Ontario d'assurer une circulation fluide, sûre et efficace à nos passages frontaliers. C'est pourquoi nous travaillons constamment, avec tous les paliers de gouvernement au Canada et aux États-Unis, à investir dans de nouvelles infrastructures et de nouvelles technologies afin d'accélérer le débit de la circulation transfrontalière.

L'année 2003 a été une année critique. L'accroissement des problèmes de sécurité et le délaissement du transport aérien au profit du transport routier ont accru la pression sur les passages frontaliers entre l'Ontario et les États-Unis. L'Ontario a travaillé d'arrache-pied avec les administrations et gouvernements voisins en vue de réduire la congestion à nos frontières.

Les discussions et les travaux menés en 2003 ont contribué grandement à la série d'annonces faites l'année suivante en vue d'améliorer les routes et les ponts qui composent notre infrastructure frontalière. Ces initiatives sont :

- la signature d'un protocole d'entente conjoint de 300 millions de dollars pour un ensemble de projets visant à améliorer le point de passage de Windsor;
- la signature d'ententes pour un financement total de 323 millions de dollars afin d'élargir et d'améliorer les routes et les ponts des régions de Niagara, Sarnia et London;
- la signature d'un protocole d'entente qui mènera à des améliorations de la circulation et de la sécurité au passage frontalier de Sarnia/Point Edward.

L'investissement dans de nouvelles technologies s'avère également vital pour l'exploitation efficace de nos postes frontaliers. Par exemple, depuis quelques années, alors que le traitement des camions par les douanes américaines et l'administration des ponts fonctionnait à pleine capacité aux passages frontaliers de la péninsule du Niagara, l'accumulation de camions forme de longues files d'attente. Ces files d'attente peuvent présenter des risques pour la sécurité si les conducteurs sont incapables de s'arrêter en toute sécurité au bout d'une file d'attente, ce qui entraîne de graves collisions.

La solution adoptée est un système de préavis de fin de file d'attente, qui donne aux conducteurs des

avertissements précis et efficaces. Des feux clignotants s'activent sur des panneaux statiques indiquant « Attention, circulation lente » et un message dynamique au bas du panneau indique la distance de la fin de la file d'attente.

On a installé des systèmes de préavis de fin de file d'attente sur la Queen Elizabeth Way, en direction du Peace Bridge, et sur l'autoroute 405, en direction du pont Queenston Lewiston.

Depuis les événements du 11 septembre 2001, la question de la sécurité des permis de conduire et de l'identification a reçu beaucoup d'attention en Ontario ainsi qu'à l'échelle internationale. La raison principale en est que le permis de conduire est l'un des rares documents avec photo émis par le gouvernement et qu'il sert couramment à des fins d'identification.

Étant donné les graves conséquences de l'utilisation frauduleuse de permis de conduire soit comme pièce d'identité, soit pour conduire illégalement, il est pressant de sauvegarder davantage l'intérêt public. L'Ontario collabore étroitement avec d'autres émetteurs nord-américains de cartes de permis à la mise sur pied de normes pour l'amélioration des caractéristiques de sécurité sur les permis de conduire et à la formulation de recommandations pour l'amélioration des processus d'émission et de production des permis de conduire.

Sur la base du nouveau cadre, l'Ontario a déjà commencé à incorporer de nouvelles caractéristiques de sécurité à la carte de permis de conduire actuelle, à renforcer les procédés administratifs de délivrance de permis et à développer un nouveau permis de conduire plus sûr, qui sera lancé en 2006.

En assurant une intégrité accrue de la carte de permis et du processus de délivrance, le ministère des Transports favorise la réciprocité entre les administrations et la mobilité des usagers des routes ontariens en Amérique du Nord.

INVESTISSEMENTS DANS LES STI

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont un domaine en expansion qui représente le mariage des transports avec les systèmes de communications et d'information de haute technologie. Ces investissements ont pour but d'améliorer la sécurité et l'efficacité de nos routes. L'Ontario est un chef de file dans ce domaine et le ministère continue d'investir dans les technologies de STI qui améliorent le service offert aux usagers de la route. Par exemple, en 2003, le MTO a poursuivi l'expansion du système Compas, un système de gestion de la circulation autoroutière.

Ce système permet au MTO de déceler les incidents qui surviennent sur les principales autoroutes provinciales des régions du grand Toronto et d'Ottawa et d'y réagir, ce qui améliore rapidement la sécurité et l'efficacité de ces corridors vitaux. Le public peut voir des images de l'état actuel de la circulation sur l'autoroute 401 et sur la Queen Elizabeth Way et recevoir des rapports du Système de renseignements sur la circulation et l'état des routes (SRCER) du MTO en consultant le site Internet du MTO sous www.compass.gov.on.ca.

Également en 2003, le ministère a pris d'importantes mesures en vue d'améliorer sa façon de fournir aux conducteurs des renseignements sur la circulation. Ces mesures se sont traduites par l'installation de sept nouveaux panneaux à message variable (PMV) sur l'autoroute 401, entre le Birchmount Road et

l'avenue Morningside, et un sur l'autoroute 400 en direction nord, à Barrie, au sud de la fourche entre la route 11 et l'autoroute 400.

LA PLANIFICATION DE L'AVENIR

Afin de se préparer à la croissance et de veiller à ce que l'Ontario puisse répondre à ses besoins futurs en matière de transport, le ministère a mis en marche le processus d'évaluation environnementale pour plusieurs corridors de transport clés, ce qui comprend les paramètres d'évaluation environnementale pour le corridor de transport de la région du grand Toronto à Niagara et pour l'achèvement de l'autoroute 407 Est.

INITIATIVES RÉCENTES DE L'ONTARIO EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. Loi visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario (projet de loi 73)

Si le RASRO signale une baisse du taux de décès en Ontario depuis quelques années, d'autres sources laissent entendre que les collisions de véhicules automobiles sont encore la principale cause de décès et de blessures chez les enfants et les jeunes.

Le ministre des Transports a déposé le projet de loi 73 afin de protéger les enfants et les jeunes. Voici les principaux éléments de cette loi adoptée par l'Assemblée législative en décembre 2004.

L'obligation d'utiliser un siège d'appoint

En 1976, l'Ontario a été la première province canadienne à rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité. Des recherches démontrent que les sièges d'appoint protègent les enfants des blessures graves 3,5 fois mieux et des blessures à la tête, quatre fois mieux que les ceintures de sécurité. La province continue d'agir en chef de file dans la promotion du port de la ceinture de sécurité par cette nouvelle loi, qui oblige le conducteur à attacher les bébés, les bambins et les enfants d'âge préscolaire et du niveau primaire dans le siège pour enfant qui leur convient, y compris les sièges d'appoint.

Restriction du nombre de passagers des conducteurs débutants

Des recherches démontrent que les jeunes conducteurs débutants qui conduisent un véhicule automobile avec des amis adolescents comme passagers courent un risque accru de perdre la vie ou de subir une blessure dans une collision. Afin de mieux protéger les jeunes sur nos routes, la réglementation proposée aux termes de la nouvelle loi renforcera encore davantage le fructueux Système de délivrance graduelle des permis de conduire de la province en imposant des restrictions sur le nombre de jeunes passagers qu'un conducteur titulaire d'un permis G2 peut transporter en voiture à certaines heures de la nuit.

Au départ, le titulaire d'un permis G2 âgé de 19 ans ou moins ne pourra transporter qu'un seul passager. Après six mois ou à compter de son 20e anniversaire, il pourra transporter jusqu'à trois passagers âgés de 19 ans ou moins. Aux termes d'un règlement proposé, ces nouvelles restrictions s'appliqueraient entre minuit et 5 h. Elles ne s'appliqueraient cependant pas si le titulaire d'un permis G2 est accompagné d'un titulaire d'un permis de conduire doté de tous les privilèges ayant au moins quatre ans d'expérience de conduite ou que les passagers sont des membres de sa famille.

Les détails de ces restrictions envisagées restent à préciser lors de l'élaboration de modifications réglementaires au Code de la route.

L'amélioration de la sécurité des autobus scolaires
Enfin, cette nouvelle loi améliorera la sécurité des autobus scolaires en permettant de porter des accusations contre un propriétaire de véhicule pour avoir dépassé illégalement un autobus scolaire à l'arrêt. De plus, tous les nouveaux autobus scolaires seront munis de nouvelles caractéristiques de sécurité, notamment un bras d'arrêt de sécurité pour empêcher les enfants de marcher dans l'angle mort du conducteur à l'avant de l'autobus, à compter de janvier 2005.

2. Projet de Loi sur les transports en commun et la sécurité routière
Le projet de Loi sur les transports en commun et la sécurité routière a été déposé à l'Assemblée législative par le ministre des Transports le 21 février 2005. Il propose une législation élargie qui améliorera la sécurité et réduira la congestion sur les routes et autoroutes de toute la province.

S'il est adopté, le projet de Loi sur les transports en commun et la sécurité routière :

- améliorera la sécurité sur les chemins locaux en augmentant le montant des amendes et en harmonisant les points d'inaptitude imposés aux conducteurs qui omettent de s'arrêter ou de céder le passage aux passages pour piétons et pour écoliers;
- améliorera la sécurité en obligeant les conducteurs de véhicules automobiles à demeurer à l'arrêt aux passages pour écoliers;
- améliorera la sécurité des travailleurs de la construction en doublant le montant des amendes pour excès de vitesse dans les zones de construction, en autorisant le personnel des municipalités à fixer la limite de vitesse dans les zones de construction municipales et en instituant une infraction pour non-respect d'un panneau de ralentissement et d'arrêt;
- accroîtra la sécurité et réduira la congestion en autorisant l'installation de systèmes de limite de vitesse variable en fonction de l'état des routes et des conditions météorologiques;
- accroîtra le montant des amendes pour excès de vitesse de 30 à 34 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise et autorisera les tribunaux à imposer une suspension plus longue du permis de conduire aux récidivistes ayant dépassé de 50 km/h la limite permise;
- permettra à toutes les municipalités de fixer la limite de vitesse à 30 km/h dans les secteurs où des mesures de modération de la circulation (p. ex., des bosses de ralentissement) sont en place;
- instituera une infraction en cas de projection d'une pièce d'un véhicule;
- améliorera les normes d'inspection quotidienne des véhicules utilitaires;
- instituera des points d'inaptitude pour l'emploi d'un avertisseur d'appareil de mesure de vitesse;
- permettra de désigner des voies réservées aux véhicules à occupation multiple et de les faire respecter afin d'encourager le covoiturage;
- donnera le pouvoir de désigner des accotements de déviation pour les autobus;
- permettra l'affectation de terrains à de nouvelles aires de stationnement pour covoiturage et à de nouvelles gares de transport en commun au cours des étapes de planification;
- réduira la durée des déplacements des navetteurs en permettant aux véhicules de transport en commun de prendre la priorité aux feux de circulation, soit en prolongeant un feu vert, soit en faisant passer plus tôt un feu rouge au vert;
- instituera des amendes plus élevées pour l'utilisation frauduleuse d'un permis de conduire;

- autorisera l'emploi de pneus cloutés par les résidants du Nord de l'Ontario;
- accélérera le dégagement des routes après un incident en précisant les pouvoirs qu'ont les policiers d'enlever les véhicules et les débris ou d'en ordonner l'enlèvement;
- donnera le pouvoir de recueillir des données par des relevés au bord des routes afin d'aider à la planification des transports;
- instituera une infraction pour les propriétaires, organisateurs et conducteurs de taxis ou de limousines qui transportent des passagers sans détenir la licence ou le permis requis;
- facturera le coût des entrevues sur les points d'inaptitude aux conducteurs tenus d'y assister à cause de leur mauvais comportement sur la route;
- apportera des améliorations aux cours de conduite.

3. iDRIVE

En 2004, le ministère des Transports, le Conseil communautaire de l'Ontario sur la conduite avec facultés affaiblies, Élèves ontariens contre l'ivresse au volant et The Student Life Education Company ont lancé un nouveau programme d'éducation du public, iDRIVE.

iDRIVE a pour but de sensibiliser les conducteurs âgés de moins de 25 ans aux risques et conséquences des pratiques de conduite agressives et dangereuses.

Les aspects de la sécurité routière traités par le programme iDRIVE sont la conduite avec facultés affaiblies, la conduite agressive, la distraction au volant et la somnolence au volant.

Le programme comprend un document vidéo et un guide de l'animateur à utiliser lors de présentations régionales afin de promouvoir le programme. De plus, 1 000 exemplaires ont été distribués à des services de police ainsi qu'à des groupes de santé publique et de sécurité routière en vue de présentations en classe partout en Ontario.

4. Financement du transport public à même la taxe sur l'essence

Le gouvernement investira plus d'un milliard de dollars au cours des cinq prochaines années dans le transport public en Ontario grâce à un financement à même la taxe provinciale sur l'essence. 83 commissions de transport public desservant 110 municipalités profitent actuellement de cet investissement qui aidera plus de 33 millions de nouveaux passagers du transport public en 2007.

Ce financement par la taxe provinciale sur l'essence assure aux municipalités un financement stable à long terme qui les aidera à mieux planifier et améliorer leur système de transport de manière à amener plus de gens à opter pour le transport en commun.

Conclusion

L'Ontario possède les routes les plus sûres d'Amérique du Nord, d'après le nombre de décès par 10 000 titulaires de permis de conduire. Mais le ministère continue de faire face à des défis en matière de sécurité routière pour diverses raisons, dont le nombre croissant de conducteurs et de véhicules sur nos routes.

Le ministère améliore la sécurité routière et la mobilité par la promotion et la réglementation de la délivrance des permis, de l'aptitude à conduire et des comportements de conduite responsables, par l'entretien des véhicules et par l'amélioration des infrastructures. En collaboration étroite avec les

services de police, les groupes communautaires, l'industrie, les municipalités et les organismes de sécurité, le ministère continuera de rendre nos routes encore plus sûres.

Avec des initiatives telles que les mesures récemment adoptées qui accroissent la sécurité des autobus scolaires, rendent obligatoire l'utilisation de sièges d'appoint et renforcent les règles qui s'appliquent aux conducteurs débutants, nous contribuerons à rendre nos routes plus sûres pour les jeunes Ontariens.

Par une éducation, une législation et une mise à exécution innovatrices et efficaces, nous poursuivrons nos efforts visant à sauver les usagers des routes de l'Ontario d'une mort ou de blessures évitables.

Recommandations d'améliorations supplémentaires à la sécurité routière en Ontario

Le ministère continuera de promouvoir de nouvelles façons d'améliorer la sécurité sur nos routes. Sur la base des résultats de l'édition 2003 du Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario, le MTO s'emploie activement à réaliser plusieurs initiatives connexes.

Voici les enjeux ciblés dans le projet de Loi sur les transports en commun et la sécurité routière (déposé le 21 février 2005) :

- Réduire le nombre de décès de piétons sur nos routes.
- Envisager les avantages de peines plus sévères afin de contrer les comportements de conduite agressifs, notamment en augmentant le montant des amendes ou le nombre de points d'inaptitude imposés à ceux et celles qui conduisent à une vitesse excessive.
- Travailler à améliorer la sécurité des zones de construction sur les chemins municipaux et les routes provinciales.
- Soutenir les initiatives visant à améliorer le transport en commun afin de réduire la congestion et d'améliorer le débit et la sécurité de la circulation sur nos routes.
- Travailler de concert avec l'industrie du camionnage à des initiatives propres à affermir la position de l'Ontario en tant que chef de file en matière de sécurité des véhicules utilitaires.

Le MTO déploie aussi des efforts sur d'autres enjeux :

- Envisager des moyens de renforcer les peines imposées aux récidivistes en matière de conduite en état d'ébriété et aux personnes qui conduisent un véhicule alors que leur permis fait l'objet d'une suspension à cause d'une infraction pour conduite en état d'ébriété.
- Collaborer avec d'autres ministères à la recherche de moyens de réduire le nombre de causes en attente de jugement suite à l'augmentation du nombre de poursuites pour conduite en état d'ébriété.
- Appuyer les autres ministères, notamment le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels, dans leurs activités de première ligne qui traitent de la conduite en état d'ébriété.
- Sonder les gouvernements provinciaux et autres afin de découvrir des pratiques d'éducation du public nouvelles et innovatrices qu'on pourrait adopter ou importer pour s'en servir en Ontario. Les gouvernements choisis ont une réputation de chefs de file dans le traitement des cas de conduite en état d'ébriété.

- Collaborer avec la police et avec nos autres partenaires en sécurité routière à élaborer des sanctions, contremesures et moyens de dissuasion adéquats et efficaces pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies par les drogues.
- Continuer de collaborer avec nos partenaires en sécurité routière afin de déterminer ce qu'on peut faire pour accroître le port de la ceinture de sécurité et promouvoir l'utilisation de sièges pour enfants et de sièges d'appoint.
- Tabler sur les mesures contenues dans le projet de loi 73, Loi visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario, afin d'améliorer encore plus la sécurité routière pour les jeunes, notamment en examinant les observations reçues du coroner en chef et des parties prenantes sur l'amélioration de la sécurité des autobus scolaires.
- Continuer de surveiller les taux de décès et de blessures des motocyclistes.
- Continuer de travailler à la recherche et aux initiatives visant à contrer les dangers de la distraction et de la somnolence au volant.
- Investir dans un système de transport équilibré qui favorise la sécurité et l'efficacité des routes et du transport en commun dans toute la province.
- Continuer d'utiliser des technologies d'information et de communications de pointe pour rendre les déplacements plus sûrs et plus efficaces.
- Collaborer avec nos partenaires fédéraux et municipaux à poursuivre l'amélioration de la circulation fluide et sûre des personnes et des marchandises aux passages frontaliers.
- Travailler à l'atteinte des buts fixés dans la stratégie nationale Vision sécurité routière 2010 visant à rendre les routes plus sûres.

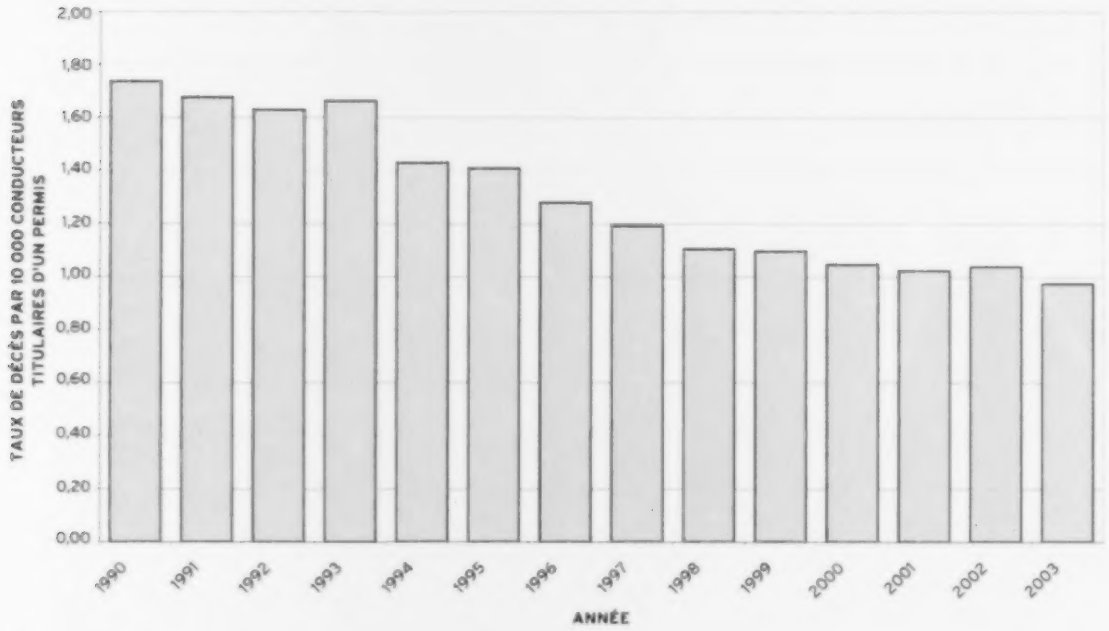
APERÇU

La première partie de cette section (résumé) donne une vue d'ensemble de la sécurité routière en Ontario. La deuxième partie présente quelques caractéristiques de collisions choisies ***du point de vue de la santé.***

Le ***nombre de décès par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis*** est la première mesure de la sécurité routière en Ontario. Cette mesure est couramment utilisée en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde. Elle permet de comparer les résultats obtenus en Ontario avec ceux d'autres territoires. En 2003, il y a eu, sur les routes de l'Ontario, 0,97 décès par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis soit une diminution de 6,7 p. 100 par rapport à 2002. Le taux de décès en 2003 est le plus faible constaté en Ontario depuis que la province recueille des données sur les collisions. D'après cette mesure, les routes ontariennes sont les plus sûres au Canada et en Amérique du Nord.

Figure 1

Taux de décès par 10 000 conducteurs titulaires d'un permis en Ontario, 1990-2003



1A. RÉSUMÉ

Statistiques choisies

Collisions totales à déclarer	246 463
Nombre total de conducteurs impliqués dans une collision	438 121
Nombre total de véhicules impliqués dans une collision	455 182
Collisions mortelles	754
Collisions avec préjudice corporel	52 757
Collisions avec dommage matériel	192 952
Personnes tuées	831
Conducteurs tués (à l'exclusion des conducteurs de véhicules tout terrain et de motoneiges)	486
Conducteurs tués (facultés affaiblies ou état d'ivresse)	141
Passagers tués	222
Piétons tués	120
Décès d'autres usagers de la route	3
Personnes blessées	77 879
Population estimée de l'Ontario (2003)	12 293 700
Conducteurs titulaires d'un permis de conduire	8 541 555
Véhicules automobiles immatriculés	7 603 372
Nombre de kilomètres parcourus par les véhicules (estimation) (en millions)	116 322
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules motorisés par 100 000 personnes en Ontario	6,8
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules motorisés par 100 millions de kilomètres parcourus	0,71
Taux de collisions par 100 millions de kilomètres parcourus	211,9
Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus	0,6
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules motorisés par 10 000 conducteurs titulaires de permis	0,97

1B. SOINS DE SANTÉ

Tableau 1.1

Certains diagnostics de personnes hospitalisées en Ontario au cours de l'exercice 2002-2003 à la suite d'une collision de véhicules automobiles

Certains diagnostics	Admissions à l'hôpital	Nombre de jours d'hospitalisation
Fracture à la tête	230	1 584
Fracture du cou et du tronc	988	8 851
Fracture d'un membre supérieur	534	2 545
Fracture d'un membre inférieur	1 346	11 697
Fractures de plusieurs parties du corps	15	388
Dislocation, foulure et entorse	175	650
Dislocations, foulures et entorses multiples	- *	- *
Lésion intracrânienne	775	11 998
Lésion interne, poitrine, abdomen et pelvis	521	5 161
Plaie ouverte, tête, cou ou tronc	97	227
Plaie ouverte, membre supérieur	29	198
Plaie ouverte, membre inférieur	28	221
Plaies ouvertes, plusieurs parties du corps	7	33
Autres diagnostics	1 330	11 715

Source : Ministère de la Santé et des Soins de longue durée, Division des politiques et de la planification intégrées, Unité de l'aide à la décision et des données sur la santé.

* - Les valeurs inférieures à 5 ne doivent pas être publiées.

Tableau 1.2

Certaines interventions chirurgicales pratiquées à la suite de collisions de véhicules automobiles en Ontario au cours de l'exercice 2002-2003

Certaines interventions	Admissions à l'hôpital	Nombre de jours d'hospitalisation
Tête, cerveau et méninges	129	3 069
Moelle épinière, canal vertébral et méninges	7	79
Nez, bouche et pharynx	34	172
Paroi de la cage thoracique, plèvre, médiastin et diaphragme	81	987
Moelle osseuse et rate	72	1 398
Rein	- *	101
Os et articulations du visage	85	715
Réduction d'une fracture/dislocation avec ou sans fixation (sauf les os de la tête et du visage)	1 758	16 723
Réparation de la structure des articulations (sauf les os de la tête et du visage)	27	229
Peau et tissu sous-cutané	102	674
Autres diagnostics et interventions thérapeutiques	1 359	19 949
Total partiel - admissions pour chirurgie et jours d'hospitalisation	**3 654**	**44 096**
Aucune intervention pratiquée	**2 421**	**11 175**

Source : Ministère de la Santé et des Soins de longue durée, Division des politiques et de la planification intégrées, Unité de l'aide à la décision et des données sur la santé.

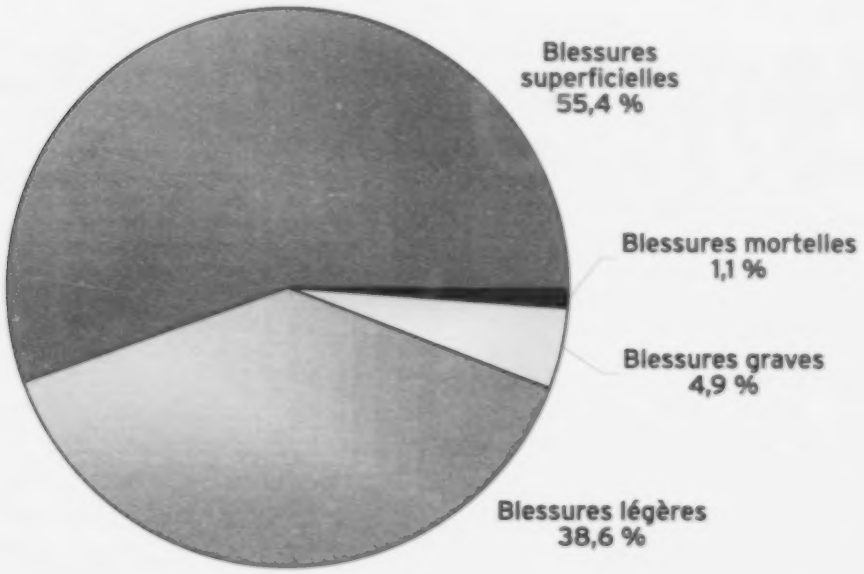
* - Les valeurs inférieures à 5 ne doivent pas être publiées.

2. LES PERSONNES

Cette section présente les blessures d'après leur gravité, ainsi que les caractéristiques des personnes associées à une collision. Les données sont réparties selon l'âge, le sexe, l'état du conducteur et l'action du conducteur. On y trouve aussi un bilan des données recueillies sur une période de 72 ans (de 1931 à 2003).

Figure 2

Pourcentage de personnes blessées à la suite de collisions, selon la gravité des blessures, en 2003



*Ces chiffres ne totalisent pas 100 pour cent

2A. PERSONNES IMPLIQUÉES DANS DES COLLISIONS

Tableau 2.1

Catégorie de personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des blessures, selon la gravité des blessures en 2003

Catégorie de personne impliquée	Gravité de la blessure					Total
	s.o.	minime	mineure	majeure	mortelle	
Conducteurs	42 137	25 220	17 147	1 845	425	86 774
Passagers*	24 122	14 496	8 897	1 020	216	48 751
Piétons	154	1 968	2 264	526	120	5 032
Cyclistes	33	1 221	1 040	137	13	2 444
Passagers de bicyclettes	10	97	92	13	0	212
Conducteurs de véhicules tout terrain	8	9	17	4	1	39
Passagers de véh. tout terrain	5	4	4	2	0	15
Conducteurs de motoneiges	1	9	9	11	2	32
Passagers de motoneiges	0	6	3	1	0	10
Conducteurs de moto	78	284	582	221	46	1 211
Passagers de moto	40	70	156	42	6	314
Conducteurs de cyclomoteurs	11	14	15	3	0	43
Passagers de cyclomoteurs	1	4	4	0	0	9
Personnes accrochées	43	90	104	16	0	253
Autres	453	138	67	7	2	667
Total	**67 096**	**43 630**	**30 401**	**3 848**	**831**	**145 806**

* Comprend les passagers des autobus.

Collisions à déclarer prévues par le CR « *Code de la route* ». Pour de plus amples renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

En raison d'un changement dans la mise en tableaux des statistiques sur les collisions, ce tableau exclut les personnes impliquées dans les collisions entraînant uniquement des dommages aux biens.

Mortelle : Personne tuée immédiatement ou dans un délai de 30 jours suivant la collision.

Majeure : Personne admise à l'hôpital. Comprend les personnes admises pour observation.

Mineure : Personne qui s'est rendue à l'hôpital et qui a reçu des soins dans la salle d'urgence sans être admise à l'hôpital.

Minime : Personne qui ne s'est pas rendue à l'hôpital après avoir quitté les lieux de la collision. Comprend les érosions et ecchymoses mineures et les plaintes de douleurs.

S.O. : Personne non blessée.

Tableau 2.2

Catégorie de personnes tuées par groupe d'âge en 2003

Catégorie de personnes	Groupes d'âge																Total
	0-4	5-9	10-15	16	17	18	19	20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+	Inc.	
Conducteur	0	0	2	0	11	15	13	13	45	72	79	69	42	33	31	0	425
Passager*	3	5	16	15	13	9	7	11	19	23	21	21	4	21	28	0	216
Piéton	2	2	6	1	0	4	0	3	2	9	16	27	11	19	18	0	120
Cycliste	0	0	3	1	1	1	0	0	0	2	0	2	3	0	0	0	13
Passager de bicyclette	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de véh. tout terrain	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Passager de véh. tout terrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de motoneige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Passager de motoneige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de moto	0	0	1	0	0	1	2	0	5	17	10	8	2	0	0	0	46
Passager de moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	1	0	0	0	6
Conducteur de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Passager de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
Total	**5**	**7**	**28**	**18**	**25**	**30**	**22**	**27**	**71**	**126**	**130**	**129**	**63**	**73**	**77**	**0**	**831**

* Comprend les personnes accrochées.

Inc. = inconnues

Collisions à déclarer selon le *Code de la route*. Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Tableau 2.3

Catégorie de personnes blessées par groupe d'âge en 2003

Catégories de personnes	Groupes d'âge															Total
	0-4	5-9	10-15	16	17	18	19	20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+	Inc.	
Conducteur	0	0	37	226	936	1 152	1 200	1 208	4 436	9 551	10 182	7 550	4 092	2 199	1 388	55	44 212
Passager*	902	1 372	2 138	673	907	903	838	785	2 568	3 641	3 016	2 347	1 601	1 092	844	936	24 563
Piéton	105	228	649	129	110	78	123	107	348	679	630	525	380	296	255	116	4 758
Cycliste	0	32	102	25	19	11	17	24	60	111	118	69	36	19	9	1 736	2 398
Passager de bicyclette	6	21	44	7	9	3	15	6	23	34	38	20	8	6	1	2	243
Conducteur de véh. tout terrain	0	2	6	2	3	1	0	1	2	3	3	3	3	1	0	0	30
Passager de véh. tout terrain	0	1	2	0	3	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	10
Conducteur de motoneige	0	0	5	3	1	1	0	1	2	6	6	0	1	0	0	3	29
Passager de motoneige	0	0	4	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	10
Conducteur de moto	0	0	3	19	10	12	24	20	137	318	247	198	86	9	2	2	1 087
Passager de moto	1	6	8	3	6	6	11	9	33	67	57	45	26	0	0	5	283
Conducteur de cyclomoteur	0	0	0	0	3	0	1	0	3	6	8	2	5	3	1	0	32
Passager de cyclomoteur	0	0	1	0	1	0	0	0	1	4	0	1	0	0	0	0	8
Autres	9	4	5	1	2	7	1	2	12	37	44	43	19	9	13	8	216
Total	1 023	1 666	3 014	1 089	2 011	2 175	2 230	2 164	7 626	14 459	14 350	10 804	6 258	3 634	2 513	2 863	77 879

* Comprend les personnes accrochées.

Inc. = inconnues

Collisions à déclarer selon le *Code de la route*. Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Tableau 2.4

Sexe du conducteur par catégorie de collision 2003

Sexe du conducteur	Catégorie de collision			Total
	mortelle	préjudice corporel	dommage matériel	
Homme	945	59 478	207 671	**268 094**
Femme	285	34 656	108 325	**143 266**
Inconnu*	24	4 654	22 083	**26 761**
Total	**1 254**	**98 788**	**338 079**	**438 121**

* Comprend les situations où l'agent d'application de la loi est incapable de prendre une décision, comme dans les situations de délit de fuite.

Collision mortelle : Collision automobile où au moins une personne subit des blessures corporelles entraînant le décès. Avant le 1er janvier 1982, les statistiques sur les collisions mortelles comprenaient les décès attribuables aux blessures subies dans une collision et pendant une période maximale d'un an suivant la collision. Depuis cette date, seuls les décès survenant trente jours après la collision sont inclus.

Collision entraînant des lésions corporelles : Collision automobile où au moins une personne impliquée dans la collision subit des lésions corporelles n'entraînant pas le décès.

Collision entraînant des dommages aux biens : Collision automobile où aucune personne ne subit des lésions corporelles mais qui entraîne des dommages à des biens publics ou privés, y compris des dommages au véhicule automobile ou son chargement.

Le montant minimal à déclarer en cas de collision causant des dommages à des biens a passé de 200 $ à 400 $ le 1er janvier 1978 et a été majoré de nouveau à 700 $ le 1er janvier 1985. Depuis le 1er janvier 1998, le montant minimal à déclarer en cas de collision causant des dommages à des biens s'élève à 1 000 $.

Le 1er janvier 1997, la déclaration par l'intéressé d'une collision causant uniquement des dommages à des biens a été introduite. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration par l'intéressé de collisions causant uniquement des dommages à des biens, veuillez consulter l'annexe.

Tableau 2.5

État du conducteur par catégorie de collision, 2003

État du conducteur	Catégorie de collision			Total
	mortelle	préjudice corporel	dommage matériel	
Normal	834	78 017	268 283	**347 134**
Cons. d'alcool	50	1 305	2 468	**3 823**
Facultés affaiblies taux d'alcool. > 0,08	130	934	1 854	**2 918**
Facultés affaiblies alcool	14	457	871	**1 342**
Facultés affaiblies drogues	30	79	136	**245**
Fatigue	14	607	1 124	**1 745**
Handicap médical/physique	11	538	521	**1 070**
Inattention	70	9 732	22 061	**31 863**
Autre	8	284	798	**1 090**
Inconnu*	93	6 835	39 963	**46 891**
Total	**1 254**	**98 788**	**338 079**	**438 121**

Consommait de l'alcool

Le conducteur avait consommé de l'alcool sans que ses facultés soient affaiblies du point de vue légal.

Taux d'alcoolémie supérieur à 0,08

Le conducteur avait consommé de l'alcool et, après avoir subi un test, il est apparu que son taux d'alcoolémie était supérieur à 0,08 gramme d'alcool par 100 millilitres de sang.

Conduite avec facultés affaiblies

Le conducteur avait consommé une quantité suffisante d'alcool pour justifier le dépôt d'une accusation de conduite avec facultés affaiblies.

Inattentif

Le conducteur conduisait un véhicule sans la prudence et l'attention nécessaires ou sans se concentrer pleinement sur la conduite, par exemple il changeait les stations de radio, consommait de la nourriture, lisait, parlait au téléphone ou utilisait un poste portatif émetteur-récepteur ou des écouteurs.

Tableau 2.6

Âge du conducteur selon son état, pour toutes les collisions de 2003*

Âge du conducteur	État du conducteur						Total
	Normal	Avait bu de l'alcool	Facultés aff. taux d'alcool. sup. à 0,08	Facultés affaiblies alcool	Autres	Inconnu	
Moins de 16	239	8	5	2	133	50	**437**
16	1 524	21	8	2	293	129	**1 977**
17	6 941	67	19	14	1 214	490	**8 745**
18	8 270	86	50	18	1 268	624	**10 316**
19	8 034	159	101	36	1 231	633	**10 194**
20	8 121	175	92	42	1 111	636	**10 177**
21-24	31 121	631	356	172	3 678	2 232	**38 190**
25-34	75 163	908	719	315	6 969	5 235	**89 309**
35-44	84 547	782	750	347	7 176	5 765	**99 367**
45-54	61 794	494	497	230	5 212	4 119	**72 346**
55-64	33 916	266	224	100	3 236	2 228	**39 970**
65-74	15 997	89	69	29	1 923	1 108	**19 215**
75 et plus	8 633	27	17	6	1 775	659	**11 117**
Inconnu	2 834	110	11	29	794	22 983	**26 761**
Total	**347 134**	**3 823**	**2 918**	**1 342**	**36 013**	**46 891**	**438 121**

* Comprend les cyclistes, les conducteurs de véhicules tout terrain, etc.

Tableau 2.7

État relevé des conducteurs tués en 2003*

État relevé	Nombre de conducteurs	%
Normal	258	52,8
Cons. d'alcool	33	6,7
Fac. aff. taux d'alcool. de plus de 0,08	108	22,1
Fac. aff. alcool	0	0,0
Fac. aff. drogues	29	5,9
Fatigue	7	1,4
Handicap médical/physique	10	2,0
Inattention	21	4,3
Autre	4	0,8
Inconnu	19	3,9
Total	**489**	100,0

* Le total comprend les conducteurs de tous les types de véhicules tués dans des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*.

* Avant 1996, le tableau 2.7 comprenait seulement les conducteurs ayant subi des blessures mortelles qui étaient normaux ou en état d'ébriété. Pour mieux examiner les autres facteurs précédant la collision et se rapportant au décès de tous les conducteurs, ce tableau a été élargi pour comprendre l'état de tous les conducteurs qui ont succombé à leurs blessures. Ces données peuvent être compilées de nouveau selon l'ancien format en recalculant les pourcentages et en utilisant seulement les données sur les conducteurs en état normal et ceux dont les facultés étaient affaiblies par l'alcool.

Tableau 2.8

Geste apparemment posé par le conducteur par catégorie de collision en 2003

Geste apparent du conducteur	Catégorie de collision			Total
	mortelle	préjudice corporel	dommage matériel	
Bonne conduite	522	47 215	168 650	**216 387**
Talonnage	7	9 033	27 083	**36 123**
Vitesse excessive	71	1 163	2 092	**3 326**
Vitesse excessive pour l'état de la route	101	5 083	16 732	**21 916**
Conduite trop lente	4	70	270	**344**
Virage illégal	16	4 009	13 383	**17 408**
Désobéissance aux signaux	69	4 553	6 960	**11 582**
Refus de céder la voie	76	9 644	23 901	**33 621**
Dépassement illégal	22	669	2 895	**3 586**
Perte de contrôle	166	7 509	21 612	**29 287**
Engagement dans un sens unique	4	107	214	**325**
Mauvais chang. de voie	17	1 639	9 811	**11 467**
Autre*	123	5 690	18 928	**24 741**
Inconnu	56	2 404	25 548	**28 008**
Total	**1 254**	**98 788**	**338 079**	**438 121**

* Comprend : la conduite imprudente, la somnolence, le délit de fuite, conduire du mauvais côté de la route, le stationnement irrégulier, le stationnement illégal, la conduite dangereuse, la rage au volant, l'inexpérience, etc.

Tableau 2.9

Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par le conducteur lors des collisions causant la mort ou des blessures en 2003

Équipement de sécurité utilisé	Gravité des blessures					Total
	mortelle	majeure	mineure	minime	indemne	
Ceinture de sécurité	256	1 373	14 949	23 238	38 197	**78 013**
Autre équipement*	14	104	624	611	354	**1 707**
Pas d'équipement utilisé	121	186	406	237	143	**1 093**
Aucun équipement de sécurité	3	7	30	27	73	**140**
Utilisation inconnue	31	175	1 138	1 107	3 370	**5 821**
Total	**425**	**1 845**	**17 147**	**25 220**	**42 137**	**86 774**

* Autre équipement : les coussins gonflables. On ne connaît pas l'utilisation combinée de la ceinture et du coussin.

Les tableaux qui figurent sur les deux pages suivantes portent uniquement sur l'utilisation de la ceinture de sécurité dans les collisions où il y a eu des lésions corporelles ou des lésions mortelles. Les collisions causant uniquement des dommages aux biens sont exclues. Les rapports annuels sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) publiés avant 1988 comprenaient les données sur l'usage de la ceinture de sécurité dans toutes les collisions.

Tableau 2.10

Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par les passagers lors des collisions causant la mort ou des blessures en 2003

Équipement de sécurité utilisé	Gravité des blesseures					
	mortelle	majeure	mineure	minime	indemne	Total
Utilisation de la ceinture de sécurité	123	674	7 176	12 458	19 403	39 834
Mauv. util. du siège pour enfant	1	4	11	18	89	123
Util. correcte du siège pour enfant	2	13	140	330	1 440	1 925
Autre équipement*	2	36	205	148	113	504
Pas d'équipement utilisé	56	147	464	273	183	1 123
Aucun équipement de sécurité	11	50	421	678	1 383	2 543
Utilisation inconnue	21	106	519	567	1 461	2 674
Total	**216**	**1 030**	**8 936**	**14 472**	**24 072**	**48 726**

* Comprend : les casques de construction, etc. utilisés dans un véhicule motorisé. Comprend également les coussins gonflables. On ne connaît pas l'utilisation combinée de la ceinture et du coussin.

Tableau 2.11

Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans qui ont été tués lors d'une collision entre 1999 et 2003

Année d'utilisation	Dispositif utilisé correctement	Dispositif utilisé incorrectement	Ceint. abdom. / triple pt d'appui	Pas de dispositif	Dispositif non utilisé	Utilisation inconnue	Total
1999	3	1	3	0	0	0	7
2000	1	0	3	0	0	1	5
2001	5	0	2	1	2	1	11
2002	1	2	4	0	0	0	7
2003	2	1	0	0	0	0	3

Tableau 2.12

Dispositif utilisé pour retenir les enfants de 0 à 4 ans impliqués dans une collision causant la mort ou des blessures, selon la gravité des blessures en 2003

Dispositif utilisé	Gravité des blessures		
	majeures / mortelles %	minimes / mineures %	Indemnes %
Dispositif utilisé correctement	40,0	47,7	51,2
Dispositif utilisé incorrectement	13,3	3,3	2,9
Ceint. abdominale/à triple point d'appui	33,3	39,7	37,7
Non disponible	3,3	4,0	4,0
Disponible/non utilisé	3,3	1,5	0,5
Autre	0,0	0,5	0,4
Inconnu	6,7	3,4	3,2
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Les études fondées sur l'observation indiquent que de nombreux sièges de sécurité destinés aux enfants ne sont pas utilisés de manière adéquate. Cette conclusion n'est pas évidente dans ces tableaux puisque les enfants sont souvent retirés de leurs sièges de sécurité avant l'arrivée sur les lieux des agents de police. L'installation adéquate des sièges conformément aux directives du fabricant ainsi que la bonne utilisation du siège dans le véhicule sont deux facteurs importants pour la protection des enfants.

Tableau 2.13

État des piétons selon la gravité des blessures en 2003

État des piétons	Tués	Blessés
Normal	79	3 177
Consomm. d'alcool	3	207
Fac. aff. alcool > 0,08	18	3
Fac. aff. alcool	0	54
Fac. aff. drogues	4	13
Fatigue	0	4
Handicap médical ou physique	3	88
Inattention	9	686
Autre	1	98
Inconnu	3	428
Total	**120**	**4 758**

Tableau 2.14

Geste apparemment posé par les piétons selon la gravité des blessures en 2003

Geste apparent des piétons	Tués	Blessés
Traverser intersection avec droit de passage	17	1 687
Traverser intersection sans droit de passage	22	720
Traverser intersection sans signalisation	14	392
Traverser à la traverse pour piétons	4	129
Traverser à la traverse pour piétons sans droit de passage	3	130
Marcher sur la route dans le sens de la circulation	6	133
Marcher sur la route dans le sens contraire de la circulation	5	69
Sur le trottoir ou l'accotement	4	305
Jouer ou travailler sur la route	2	79
Venir de l'arrière d'un véhicule ou d'un objet stationné	2	129
Courir sur la route	14	411
Embarquer/débarquer d'un autobus*	0	0
Embarquer/débarquer d'un véhicule	0	49
Pousser/travailler sur un véhicule	0	21
Autre	27	504
Inconnu	0	0
Total	**120**	**4 758**

* Année civile

2B. CONTEXTE

Tableau 2.15

Catégorie de personnes tuées et blessées entre 1988 et 2003

Année	Population ontarienne (est.)**	Conducteurs		Passagers*		Piétons		Tous les autres		Personnes tuées de toutes les cat.		Blessés de toutes les cat.	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Nombre	Taux par 100 000	Nombre	Taux par 100 000
1988	9 439 600	563	63 339	350	39 157	186	6 344	138	9 318	1 237	13,1	118 158	1 251,7
1989	9 598 600	627	66 334	369	39 950	161	6 187	129	8 181	1 286	13,4	120 652	1 257,0
1990	9 743 300	540	55 073	321	33 606	154	5 839	105	7 057	1 120	11,5	101 575	1 042,5
1991	10 084 900	542	48 021	298	30 230	157	5 352	105	6 916	1 102	10,9	90 519	897,6
1992	10 098 600	548	49 259	317	30 567	140	5 177	85	6 022	1 090	10,8	91 025	901,4
1993	10 813 200	595	49 628	296	30 584	146	5 181	98	5 756	1 135	10,5	91 149	842,9
1994	10 927 800	508	49 632	273	29 570	127	5 344	91	5 484	999	9,1	90 030	823,9
1995	11 100 000	527	49 916	276	29 440	126	5 261	70	4 955	999	9,0	89 572	807,0
1996	11 320 456	459	49 614	270	28 997	144	5 336	55	4 458	928	8,2	88 405	780,9
1997	11 500 329	474	47 861	224	27 915	133	5 154	68	4 597	899	7,8	85 527	743,7
1998	11 675 497	437	47 088	222	26 422	121	4 978	74	4 704	854	7,3	83 192	712,5
1999	11 513 700	452	47 943	221	26 774	132	4 894	63	4 451	868	7,5	84 062	730,1
2000	11 695 110	437	48 068	243	27 206	112	5 190	57	4 544	849	7,3	85 009	726,9
2001	11 966 960	430	45 758	224	26 510	119	5 063	72	4 451	845	7,1	81 782	683,4
2002	12 027 900	450	47 909	227	26 742	131	4 990	65	4 551	873	7,3	84 192	700,0
2003	12 293 700	425	44 212	216	24 563	120	4 758	70	4 346	831	6,8	77 879	633,5

* À l'exclusion des passagers de moto, qui sont compris dans « Tous les autres ».

** Source : ministère des Finances.

Tableau 2.16

Sexe des conducteurs par groupe d'âge en 2003

Sexe du	Groupes d'âge							Total
conducteur	16-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	
Homme	243 571	370 072	811 092	1 010 950	862 701	593 110	615 595	**4 507 091**
Femme	213 478	334 648	764 253	929 946	790 903	512 616	488 620	**4 034 464**
Total	**457 049**	**704 720**	**1 575 345**	**1 940 896**	**1 653 604**	**1 105 726**	**1 104 215**	**8 541 555**

Tableau 2.17

Conducteurs par groupe d'âge entre 1988 et 2003

Année	Groupes d'âge							Total
	16-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	
1988	310 764	643 691	1 588 516	1 353 841	898 103	714 266	608 931	**6 118 112**
1989	323 109	631 470	1 634 187	1 409 053	931 991	720 788	639 826	**6 290 424**
1990	322 542	629 478	1 666 474	1 467 699	964 925	728 380	669 385	**6 448 883**
1991	319 584	627 931	1 673 502	1 501 765	1 018 365	736 652	696 432	**6 574 231**
1992	314 685	623 707	1 665 433	1 528 726	1 082 883	745 759	727 568	**6 688 761**
1993	326 389	621 934	1 655 573	1 566 083	1 136 365	758 840	758 244	**6 823 428**
1994	358 817	622 704	1 645 962	1 611 972	1 190 442	770 882	783 181	**6 983 960**
1995	360 847	614 094	1 621 989	1 659 749	1 240 072	782 871	806 396	**7 086 018**
1996	361 571	612 060	1 608 567	1 717 050	1 297 289	805 486	856 144	**7 258 167**
1997	394 512	624 532	1 611 708	1 789 110	1 360 555	837 606	919 584	**7 537 607**
1998	412 589	634 053	1 593 744	1 845 474	1 415 258	872 426	954 212	**7 727 756**
1999	426 643	642 808	1 576 673	1 895 323	1 475 588	907 235	994 044	**7 918 314**
2000	438 170	659 331	1 582 207	1 935 150	1 540 499	939 838	1 026 179	**8 121 374**
2001	449 853	671 424	1 580 758	1 946 713	1 577 920	990 745	1 049 203	**8 266 616**
2002	458 627	686 561	1 580 837	1 945 944	1 612 219	1 053 877	1 075 439	**8 413 504**
2003	457 049	704 720	1 575 345	1 940 896	1 653 604	1 105 726	1 104 215	**8 541 555**

Tableau 2.18 (suite à la prochaine page)

Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2003

Catégorie de permis	Sexe du conducteur				Total	%
	Homme	%	Femme	%		
A	93 832	2,08	2 048	0,05	95 880	1,12
AB	4 566	0,10	580	0,01	5 146	0,06
ABM	2 611	0,06	143	0,00	2 754	0,03
ABM1	69	0,00	25	0,00	94	0,00
ABM2	126	0,00	21	0,00	147	0,00
AC	21 460	0,48	753	0,02	22 213	0,26
ACM	9 336	0,21	132	0,00	9 468	0,11
ACM1	476	0,01	16	0,00	492	0,01
ACM2	774	0,02	31	0,00	805	0,01
AM	29 451	0,65	209	0,01	29 660	0,35
AM1	1 667	0,04	23	0,00	1 690	0,02
AM2	2 567	0,06	59	0,00	2 626	0,03
B	16 640	0,37	16 778	0,42	33 418	0,39
BM	4 570	0,10	914	0,02	5 484	0,06
BM1	133	0,00	88	0,00	221	0,00
BM2	279	0,01	195	0,00	474	0,01
C	6 235	0,14	669	0,02	6 904	0,08
CM	1 691	0,04	60	0,00	1 751	0,02
CM1	[illegible]1	0,00	10	0,00	91	0,00
CM2	150	0,00	13	0,00	163	0,00
D	220 735	4,90	18 809	0,47	239 544	2,80
DE	103	0,00	20	0,00	123	0,00
DEM	29	0,00	2	0,00	31	0,00
DEM1	1	0,00	0	0,00	1	0,00
DEM2	2	0,00	0	0,00	2	0,00
DF	2 031	0,05	115	0,00	2 146	0,03
DFM	880	0,02	20	0,00	900	0,01
DFM1	32	0,00	4	0,00	36	0,00
DFM2	76	0,00	7	0,00	83	0,00

Tableau 2.18 (suite)

Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2003

Catégorie de permis	Sexe du conducteur				Total	%
	Homme	%	Femme	%		
DM	57 906	1,28	1 287	0,03	59 193	0,69
DM1	1 848	0,04	88	0,00	1 936	0,02
DM2	3 322	0,07	187	0,00	3 509	0,04
E	1 314	0,03	2 064	0,05	3 378	0,04
EM	167	0,00	48	0,00	215	0,00
EM1	2	0,00	4	0,00	6	0,00
EM2	12	0,00	7	0,00	19	0,00
F	6 777	0,15	5 280	0,13	12 057	0,14
FM	1 428	0,03	223	0,01	1 651	0,02
FM1	94	0,00	36	0,00	130	0,00
FM2	196	0,00	89	0,00	285	0,00
G	3 046 680	67,60	3 283 410	81,38	6 330 090	74,11
G1	210 026	4,66	291 177	7,22	501 203	5,87
G1M	47	0,00	8	0,00	55	0,00
G1M1	1 210	0,03	178	0,00	1 388	0,02
G1M2	748	0,02	138	0,00	886	0,01
G2	348 333	7,73	337 147	8,36	685 480	8,03
G2M	346	0,01	48	0,00	394	0,00
G2M1	3 200	0,07	327	0,00	3 527	0,04
G2M2	3 325	0,07	378	0,01	3 703	0,04
GM	332 687	7,38	53 413	1,32	386 100	4,52
GM1	25 968	0,58	6 359	0,16	32 327	0,38
GM2	39 033	0,87	10 453	0,26	49 486	0,58
M	936	0,02	183	0,00	1 119	0,01
M1	311	0,01	53	0,00	364	0,00
M2	572	0,01	135	0,00	707	0,01
Other	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Total	**4 507 091**	**100,00**	**4 034 464**	**100,00**	**8 541 555**	**100,00**

Tableau 2.19 (suite à la prochaine page)

Conducteurs avec permis, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931-2003

Année	Conducteurs avec permis	Collisions totales	Personnes tuées	Personnes blessées
1931	666 266	9 241	571	8 494
1932	648 710	9 171	502	8 231
1933	638 710	8 634	403	7 877
1934	665 743	9 645	512	8 990
1935	707 457	10 648	560	9 839
1936	755 765	11 388	546	10 251
1937	802 765	13 906	766	12 092
1938	866 729	13 715	640	11 683
1939	899 572	13 710	652	11 638
1940	937 551	16 921	716	13 715
1941	986 773	18 167	801	14 275
1942	961 883	13 490	567	10 205
1943	919 457	11 025	549	8 628
1944	905 650	11 004	498	8 373
1945	971 852	13 458	598	9 804
1946	1 087 445	17 356	688	12 228
1947	1 144 291	22 293	734	13 056
1948	1 209 408	27 406	740	14 970
1949	1 278 584	34 472	830	17 469
1950	1 366 388	43 681	791	19 940
1951	1 461 538	54 920	949	22 557
1952	1 556 559	58 515	1 010	23 643
1953	1 656 259	65 866	1 082	24 353
1954	1 747 567	62 509	1 045	24 607
1955	1 856 845	63 219	1 111	26 246
1956	1 967 789	71 399	1 180	28 626
1957	2 088 551	76 302	1 279	30 414
1958	2 176 417	76 884	1 112	30 106
1959	2 270 246	81 518	1 187	31 602
1960	2 355 567	87 186	1 166	34 436
1961	2 414 615	85 577	1 268	37 146
1962	2 469 425	94 231	1 383	41 766
1963	2 555 015	104 919	1 421	47 801
1964	2 694 023	111 232	1 424	54 560
1965	2 739 138	128 462	1 611	60 917
1966	2 821 648	139 781	1 596	65 210

Tableau 2.19 (suite)

Conducteurs avec permis, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931-2003

Année	Conducteurs avec permis	Collisions totales	Personnes tuées	Personnes blessées
1967	3 004 654	145 008	1 719	67 280
1968	3 128 509	155 127	1 586	71 520
1969	3 247 979	169 395	1 683	74 902
1970	3 422 892	141 609	1 535	75 126
1971	3 563 197	158 831	1 769	84 650
1972	3 688 541	189 494	1 934	95 181
1973	3 841 628	193 021	1 959	97 790
1974	3 972 980	204 271	1 748	98 673
1975	4 160 623	213 689	1 800	97 034
1976	4 315 925	211 865	1 511	83 736
1977	4 562 903	218 567	1 420	95 664
1978	4 725 546	186 363	1 450	94 979
1979	4 858 351	197 196	1 560	101 321
1980	4 993 531	196 501	1 508	101 367
1981	5 123 177	198 372	1 445	100 321
1982	5 247 198	187 943	1 138	92 815
1983	5 380 259	181 999	1 204	91 706
1984	5 513 911	194 782	1 132	97 230
1985	5 660 422	189 750	1 191	109 169
1986	5 817 799	187 286	1 102	108 839
1987	5 978 105	203 431	1 229	121 089
1988	6 118 112	228 398	1 237	118 158
1989	6 290 424	247 038	1 286	120 652
1990	6 448 883	220 188	1 120	101 575
1991	6 574 231	213 669	1 102	90 519
1992	6 688 761	224 249	1 090	91 025
1993	6 823 428	228 834	1 135	91 149
1994	6 983 960	226 996	999	90 030
1995	7 086 018	219 085	999	89 572
1996	7 258 167	215 024	929	88 445
1997	7 537 607	221 500	899	85 527
1998	7 727 756	213 356	854	83 192
1999	7 918 314	221 962	868	84 062
2000	8 121 374	240 630	849	85 009
2001	8 266 616	234 004	845	81 782
2002	8 413 504	244 642	873	84 192
2003	8 541 555	246 463	831	77 879

Tableau 2.20

Groupes d'âge des conducteurs – titulaires de permis, nombre et pourcentage de conducteurs impliqués dans une collision en 2003

Âge du conducteur	Conducteurs détenant un permis			Conducteurs impliqués dans des collisions*			% de conducteurs de chaque groupe impliqués dans des collisions		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Moins de 16	0	0	**0**	149	54	**203**	0	0	**0**
16	45 356	38 849	**84 205**	1 225	692	**1 917**	2,7	1,8	**2,3**
17	59 886	51 951	**111 837**	5 389	3 311	**8 700**	9,0	6,4	**7,8**
18	66 640	58 933	**125 573**	6 476	3 810	**10 286**	9,7	6,5	**8,2**
19	71 689	63 745	**135 434**	6 584	3 571	**10 155**	9,2	5,6	**7,5**
20	73 499	64 849	**138 348**	6 518	3 610	**10 128**	8,9	5,6	**7,3**
21-24	296 573	269 799	**566 372**	24 276	13 761	**38 037**	8,2	5,1	**6,7**
25-34	811 092	764 253	**1 575 345**	57 525	31 368	**88 893**	7,1	4,1	**5,6**
35-44	1 010 950	929 946	**1 940 896**	63 313	35 475	**98 788**	6,3	3,8	**5,1**
45-54	862 701	790 903	**1 653 604**	46 981	24 903	**71 884**	5,4	3,1	**4,3**
55-64	593 110	512 616	**1 105 726**	27 184	12 548	**39 732**	4,6	2,4	**3,6**
65-74	378 269	298 694	**676 963**	13 195	5 935	**19 130**	3,5	2,0	**2,8**
75 et plus	237 326	189 926	**427 252**	7 213	3 873	**11 086**	3,0	2,0	**2,6**
Inconnu	0	0	**0**	41 225	0	**41 225**	0,0	0,0	**0,0**
Total	**4 507 091**	**4 034 464**	**8 541 555**	**307 253**	**142 911**	**450 164**	**6,8**	**3,5**	**5,3**

* Ce tableau comprend les collisions avec des véhicules stationnés et exclut les conducteurs de certains véhicules non motorisés, c.-à-d. cyclistes, motoneigistes, etc.

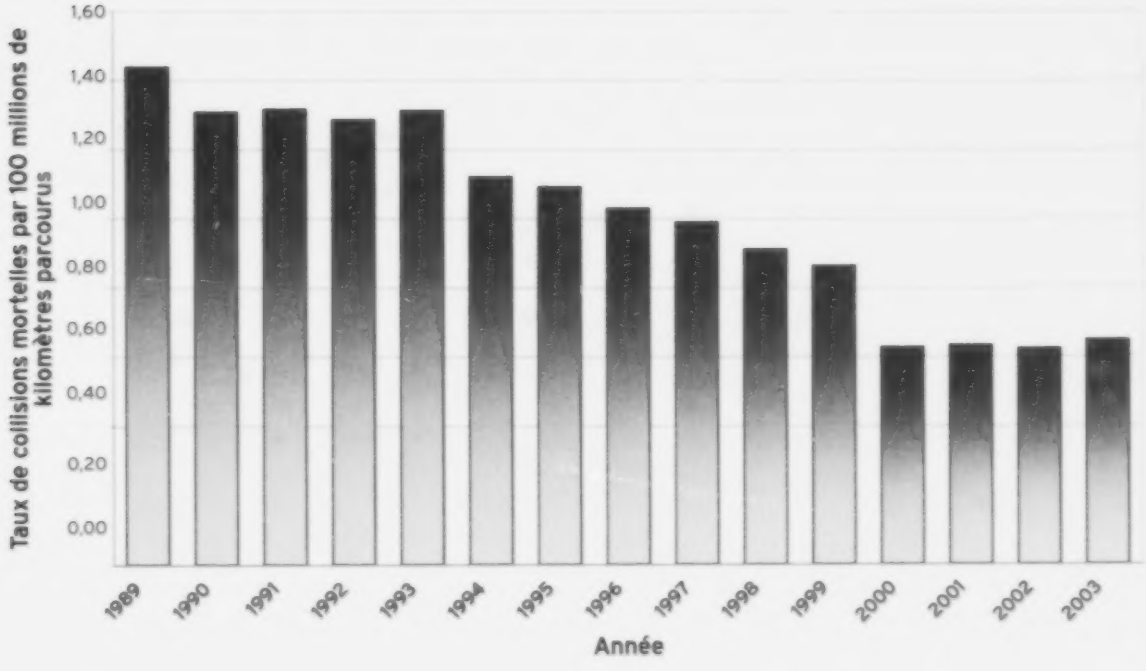
3. LES COLLISIONS

Les données statistiques clés que l'on trouve dans cette section comprennent le nombre de collisions par catégorie, par distance parcourue, par mois, par jour de la semaine et par heure de la journée, et selon la nature de l'impact. On y trouve aussi une description des conditions au moment de la collision.

Bien que le nombre total de collisions ait augmenté en 2003 en Ontario, le nombre de collisions mortelles par un million de kilomètres parcourues est l'un des plus bas taux aucours des quinz dernières années.

Figure 3

Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario, 1989-2003



Depuis 2000, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus repose sur des estimations de Statistique Canada.

3A. TYPES DE COLLISIONS

Tableau 3.1

Catégories de collisions, 1988-2003

Année	Catégories de collisions			Total
	mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	
1988	1 076	76 724	150 598	228 398
1989	1 106	77 852	168 080	247 038
1990	959	65 912	153 317	220 188
1991	956	59 242	153 471	213 669
1992	942	58 889	164 418	224 249
1993	987	58 932	168 915	228 834
1994	875	58 525	167 596	226 996
1995	860	58 273	159 952	219 085
1996	816	57 791	156 417	215 024
1997	807	56 121	164 572	221 500
1998	768	55 441	157 147	213 356
1999	763	55 764	165 435	221 962
2000	737	57 279	182 614	240 630
2001	733	54 479	178 792	234 004
2002	770	56 516	187 356	244 642
2003	754	52 757	192 952	246 463

Tableau 3.2

Taux de collisions par tranche de un million de kilomètres parcourus, 1988-2003

Année	Taux de collisions
1988	3,2
1989	3,2
1990	3,0
1991	2,9
1992	3,1
1993	3,0
1994	2,9
1995	2,8
1996	2,7
1997	2,7
1998	2,5
1999	2,5
2000	2,0*
2001	2,0*
2002	2,0*
2003	2,1*

* D'après les estimations de Statistique Canada sur les voitures-kilomètres parcourus.

Tableau 3.3 (suite à la prochaine page)

Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2003

Véhicules automobiles dans des collisions impliquant des objets mobiles	Catégories de collisions			Total
	mortelles	préjudice corporel	dommage matériel	
Autre véhicule motorisé	751	78 399	279 447	**358 597**
Véhicule non surveillé	2	609	14 681	**15 292**
Piéton	112	4 377	262	**4 751**
Cycliste	12	2 519	527	**3 058**
Train	2	26	29	**57**
Tramway	0	40	266	**306**
Tracteur	0	31	71	**102**
Animal domestique	0	82	656	**738**
Animal sauvage	4	510	13 321	**13 835**
Autres objets mobiles	3	50	247	**300**
Total partiel	**886**	**86 643**	**309 507**	**397 036**
Objets fixes :				
Glissière de câbles	2	60	366	**428**
Glissière de béton	2	313	1 037	**1 352**
Glissière d'acier	5	205	917	**1 127**
Poteau (services publics)	8	328	1 375	**1 711**
Poteau (signal./stationnement)	0	115	826	**941**
Clôture/ouvrage antibruit	0	21	201	**222**
Ponceau	0	20	34	**54**
Appui de pont	3	31	105	**139**
Paroi de rocher	0	15	31	**46**
Congère	0	57	260	**317**
Fossé	7	292	823	**1 122**
Bordure	9	465	1 628	**2 102**
Amortisseur d'impact	0	20	55	**75**
Édifice ou mur	0	35	199	**234**
Cours d'eau	1	0	12	**13**
Indicateur de construction	1	7	41	**49**
Arbre, arbustre ou tronc	3	110	458	**571**
Autre objet fixe	3	260	1 607	**1 870**
Total partiel	**44**	**2 354**	**9 975**	**12 373**

Tableau 3.3 (suite)

Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2003

Véhicules automobiles dans des collisions impliquant des objets mobiles	Catégories de collisions			Total
	mortelles	préjudice corporel	dommage matériel	
Autres incidents :				
Dérapage hors-route	133	3 515	8 790	12 438
Glissement	157	5 459	18 464	24 080
Tête-à-queue	3	25	132	160
Déversement accidentel	0	13	103	116
Feu / explosion	0	3	305	308
Submersion	0	3	8	11
Capotage	4	253	329	586
Débris sur la route	3	99	904	1 006
Débris d'un véhicule	5	141	1 372	1 518
Autre non-collision	32	1 336	4 182	5 550
Total partiel	**337**	**10 847**	**34 589**	**45 773**
Total	**1 267**	**99 844**	**354 071**	**455 182**

Tableau 3.4

Type d'impact initial selon la catégorie de collision en 2003

Type d'impact initial	Catégories de collisions			Total
	mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	
En approchant	146	1 694	3 187	5 027
En angle	85	7 247	18 226	25 558
De l'arrière	36	14 853	48 480	63 369
Heurt latéral	44	3 961	28 000	32 005
Mouvement de virage	58	8 750	28 591	37 399
Avec véhicule non surveillé	3	660	14 952	15 615
Véhicule motorisé seul	382	15 488	49 761	65 631
Autre	0	104	1 755	1 859
Inconnu	0	0	0	0
Total	**754**	**52 757**	**192 952**	**246 463**

3B. MOMENT ET MILIEU

Tableau 3.5

Mois où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2003

Mois	Catégories de collisions						Total	%
	mortelles	%	Préjudice corporel	%	Dommage matériel	%		
Janvier	66	8,8	5 580	10,6	23 873	12,4	29 519	12,0
Février	36	4,8	4 310	8,2	18 100	9,4	22 446	9,1
Mars	46	6,1	3 702	7,0	14 853	7,7	18 601	7,5
Avril	62	8,2	3 731	7,1	14 342	7,4	18 135	7,4
Mai	65	8,6	4 074	7,7	13 131	6,8	17 270	7,0
Juin	67	8,9	4 535	8,6	14 124	7,3	18 726	7,6
Juillet	79	10,5	4 428	8,4	13 513	7,0	18 020	7,3
Août	69	9,2	4 451	8,4	13 010	6,7	17 530	7,1
Septembre	68	9,0	4 499	8,5	13 829	7,2	18 396	7,5
Octobre	75	9,9	4 459	8,5	16 069	8,3	20 603	8,4
Novembre	60	8,0	4 492	8,5	18 736	9,7	23 288	9,4
Décembre	61	8,1	4 496	8,5	19 372	10,0	23 929	9,7
Total	**754**	**100,0**	**52 757**	**100,0**	**192 952**	**100,0**	**246 463**	**100,0**

Tableau 3.6

Jour où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2003

Jour	Catégories de collisions						Total	%
	mortelles	%	Préjudice corporel	%	Dommage matériel	%		
Lundi	102	13,5	7 676	14,5	28 615	14,8	36 393	14,8
Mardi	93	12,3	7 782	14,8	29 194	15,1	37 069	15,0
Mercredi	107	14,2	7 393	14,0	27 524	14,3	35 024	14,2
Jeudi	90	11,9	7 915	15,0	29 245	15,2	37 250	15,1
Vendredi	121	16,0	8 799	16,7	32 742	17,0	41 662	16,9
Samedi	118	15,6	7 092	13,4	25 241	13,1	32 451	13,2
Dimanche	123	16,3	6 100	11,6	20 391	10,6	26 614	10,8
Total	**754**	**100,0**	**52 757**	**100,0**	**192 952**	**100,0**	246 463	100,0

Tableau 3.7

Heure où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2003

Heure	Catégories de collisions						Total	%
	mortelles	%	Préjudice corporel	%	Dommage matériel	%		
minuit à 1 h	22	2,9	748	1,4	2 840	1,5	3 610	1,5
1 h à 2 h	20	2,7	686	1,3	2 850	1,5	3 556	1,4
2 h à 3 h	27	3,6	725	1,4	2 687	1,4	3 439	1,4
3 h à 4 h	21	2,8	649	1,2	2 392	1,2	3 062	1,2
4 h à 5 h	14	1,9	409	0,8	1 811	0,9	2 234	0,9
5 h à 6 h	20	2,7	525	1,0	2 369	1,2	2 914	1,2
Total partiel	**124**	**16,4**	**3 742**	**7,1**	**14 949**	**7,7**	**18 815**	**7,6**
6 h à 7 h	31	4,1	1 316	2,5	5 264	2,7	6 611	2,7
7 h à 8 h	26	3,4	2 076	3,9	8 605	4,5	10 707	4,3
8 h à 9 h	32	4,2	3 286	6,2	12 969	6,7	16 287	6,6
9 h à 10 h	29	3,8	2 399	4,5	9 671	5,0	12 099	4,9
10 h à 11 h	36	4,8	2 365	4,5	9 029	4,7	11 430	4,6
11 h à midi	27	3,6	2 858	5,4	9 987	5,2	12 872	5,2
Total partiel	**181**	**24,0**	**14 300**	**27,1**	**55 525**	**28,8**	**70 006**	**28,4**

Heure	Catégories de collisions						Total	%
	mortelles	%	Préjudice corporel	%	Dommage matériel	%		
midi à 13 h	33	4,4	3 247	6,2	11 205	5,8	14 485	5,9
13 h à 14 h	43	5,7	3 073	5,8	10 596	5,5	13 712	5,6
14 h à 15 h	36	4,8	3 394	6,4	11 391	5,9	14 821	6,0
15 h à 16 h	53	7,0	4 306	8,2	14 323	7,4	18 682	7,6
16 h à 17 h	42	5,6	4 248	8,1	14 716	7,6	19 006	7,7
17 h à 18 h	43	5,7	4 116	7,8	15 075	7,8	19 234	7,8
Total partiel	**250**	**33,2**	**22 384**	**42,4**	**77 306**	**40,1**	**99 940**	**40,5**
18 h à 19 h	33	4,4	3 356	6,4	11 650	6,0	15 039	6,1
19 h à 20 h	42	5,6	2 448	4,6	8 617	4,5	11 107	4,5
20 h à 21 h	24	3,2	1 886	3,6	6 720	3,5	8 630	3,5
21 h à 22 h	41	5,4	1 712	3,2	6 541	3,4	8 294	3,4
22 h à 23 h	39	5,2	1 483	2,8	5 229	2,7	6 751	2,7
23 h à minuit	18	2,4	1 157	2,2	4 337	2,2	5 512	2,2
Total partiel	**197**	**26,1**	**12 042**	**22,8**	**43 094**	**22,3**	**55 333**	**22,5**
Inconnu	2	0,3	289	0,5	2 078	1,1	2 369	1,0
Total	**754**	**100,0**	**52 757**	**100,0**	**192 952**	**100,0**	**246 463**	**100,0**

Tableau 3.8

Personnes tuées ou blessées lors d'une collision mortelle survenue un jour férié ou une longue fin de semaine

Jours fériés*	Nbre de collisions mortelles	Conducteurs		Passagers		Autres		Total	
		tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
Week-end de Pâques	8	6	2	0	1	2	0	8	3
Fête de la Reine	9	6	3	1	6	2	2	9	11
Jour du Canada	10	5	6	2	13	4	2	11	21
Jour férié provincial	6	4	1	3	4	0	0	7	5
Fête du Travail	8	5	7	4	12	0	0	9	19
Action de grâces	6	3	4	2	1	1	0	6	5
Noël/Lendemain de Noël	5	3	3	2	0	0	0	5	3

* La durée peut varier selon l'année civile en question. Pour certains congés, il peut s'agir du week-end entier.

Tableau 3.9

Luminosité, par catégorie de collision en 2003

Luminosité	Catégories de collisions						Total	%
	mortelles	%	Préjudice corporel	%	Dommage matériel	%		
Jour	420	55,7	37 407	70,9	130 931	67,9	**168 758**	68,5
Aurore	17	2,3	761	1,4	3 926	2,0	**4 704**	1,9
Brunante	24	3,2	1 661	3,1	6 785	3,5	**8 470**	3,4
Nuit	293	38,9	12 917	24,5	50 975	26,4	**64 185**	26,0
Autre	0	0,0	11	0,0	335	0,2	**346**	0,1
Total	**754**	**100,0**	**52 757**	**100,0**	**192 952**	**100,0**	**246 463**	**100,0**

Tableau 3.10

Visibilité, par catégorie de collision en 2003

Visibilité	Catégories de collisions						Total	%
	Mortelles	%	Préjudice corporel	%	Dommage matériel	%		
Temps dégagé	597	79,2	41 245	78,2	144 135	74,7	185 977	75,5
Pluie	65	8,6	5 653	10,7	19 930	10,3	25 648	10,4
Neige	53	7,0	4 017	7,6	20 364	10,6	24 434	9,9
Pluie verglaçante	7	0,9	534	1,0	2 657	1,4	3 198	1,3
Poudrerie	13	1,7	495	0,9	2 060	1,1	2 568	1,0
Vent violent	4	0,5	190	0,4	834	0,4	1 028	0,4
Brouillard, brume, fumée ou poussière	15	2,0	491	0,9	2 013	1,0	2 519	1,0
Autre	0	0,0	132	0,3	959	0,5	1 091	0,4
Total	**754**	**100,0**	**52 757**	**100,0**	**192 952**	**100,0**	**246 463**	**100,0**

3C. ENDROITS OÙ SURVIENNENT LES COLLISIONS

Tableau 3.11

Autorité responsable des routes, par catégorie de collision en 2003

Autorité responsable	Catégories de collisions			Total
	mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	
Municipalité (sauf chemins de canton)	265	32 982	116 063	149 310
Province	235	8 553	33 730	42 518
Canton	53	1 813	7 280	9 146
Comté ou district	102	2 822	11 276	14 200
Municipalité régionale	99	6 475	24 157	30 731
Fédéral	0	85	338	423
Autre	0	27	108	135
Total	754	52 757	192 952	246 463

Tableau 3.12

Autorité responsable des routes, pour toutes les collisions, 1994-2003

Autorité responsable*	Année										
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	%
Municipalité	117 478	114 848	112 980	123 423	123 112	126 063	136 499	143 951	149 533	149 310	56,8
Provinciel	48 895	46 365	46 867	41 947	33 590	37 139	38 366	36 511	39 579	42 518	18,0
Canton	10 497	9 774	9 236	9 557	8 696	8 672	9 844	8 678	9 602	9 146	4,1
Comté ou district	8 839	8 815	8 381	9 574	11 114	11 217	12 847	12 692	13 773	14 200	4,9
Municipalité régionale	40 165	38 279	36 738	36 341	36 295	38 360	42 464	31 659	31 628	30 731	15,9
Fédéral**	825	753	662	504	392	400	439	354	425	423	0,2
Autre	297	251	160	154	157	111	171	159	102	135	0,1
Total	226 996	219 085	215 024	221 500	213 356	221 962	240 630	234 004	244 642	246 463	100,0

* Les collisions peuvent ne pas être comparables d'une année à l'autre à cause du transfert de routes d'une autorité à l'autre.

** Depuis le 1er janvier 1988, le formulaire de Rapport d'accident, véhicule automobile permet l'enregistrement de l'autorité pour les routes fédérales.

Tableau 3.13

Endroit où les collisions sont survenues, par catégorie de collision en 2003

Endroit	Catégories de collisions						Total	%
	mortelles	%	Préjudice corporel	%	Dommage matériel	%		
Non-intersection	475	63,0	19 976	37,9	85 102	44,1	105 553	42,8
Près d'une intersection	103	13,7	13 530	25,6	46 760	24,2	60 393	24,5
Dans une intersection	111	14,7	13 501	25,6	33 682	17,5	47 294	19,2
Dans/près d'une entrée privée	51	6,8	5 278	10,0	25 013	13,0	30 342	12,3
Traverse ferroviaire	5	0,7	91	0,2	351	0,2	447	0,2
Passage inf. / tunnel	2	0,3	58	0,1	293	0,2	353	0,1
Passage sup. / pont	7	0,9	270	0,5	1 251	0,6	1 528	0,6
Autre	0	0,0	53	0,1	500	0,3	553	0,2
Total	754	100,0	52 757	100,0	192 952	100,0	246 463	100,0

Tableau 3.14

État de la chaussé, par catégorie de collision en 2003

État de la chaussée	Catégories de collisions						Total	%
	mortelles	%	Préjudice corporel	%	Dommage matériel	%		
Sèche	523	69,4	34 981	66,3	118 273	61,3	153 777	62,4
Humide	132	17,5	10 474	19,9	38 081	19,7	48 687	19,8
Neige folle	22	2,9	2 169	4,1	11 413	5,9	13 604	5,5
Neige fondante	19	2,5	1 249	2,4	5 755	3,0	7 023	2,8
Neige damée	23	3,1	1 273	2,4	7 257	3,8	8 553	3,5
Glace	27	3,6	2 141	4,1	10 256	5,3	12 424	5,0
Boue	1	0,1	12	0,0	108	0,1	121	0,0
Sable lâche ou gravier	4	0,5	288	0,5	798	0,4	1 090	0,4
Liquide déversé	0	0,0	15	0,0	47	0,0	62	0,0
Autre	3	0,4	155	0,3	964	0,5	1 122	0,5
Total	754	100,0	52 757	100,0	192 952	100,0	246 463	100,0

4. LIEUX DES COLLISIONS

Cette section présente le nombre et la catégorie des collisions, ainsi que le nombre de personnes tuées ou blessées selon l'endroit où la collision a eu lieu en Ontario. Le nombre de collisions et de blessures est mis en contraste avec le nombre d'immatriculations dans chaque territoire.

Notons que, en raison des changements dans la composition des municipalités, les données statistiques du tableau 4.1 ne sont pas nécessairement comparables d'une année à l'autre. Pour obtenir le taux de décès ou de blessures par personne, on peut se reporter au nombre d'habitants par municipalité en consultant le site Web de Statistique Canada (www.statcan.ca).

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions - catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul.
	Total	Mortelles	Préjudice	Dommage	Personnes		de véh. mot.
	Collisions		corporel	matériel	tuées	blessées	
ONTARIO	**246 463**	**754**	**52 757**	**192 952**	**831**	**77 879**	**7 868 553**
BLIND RIVER T	11	0	4	7	0	5	
ELLIOT LAKE C	41	0	10	31	0	13	
MICHIPICOTEN TP	4	0	0	4	0	0	
SAULT STE. MARIE C	1 383	0	312	1 071	0	465	
ROUTES PROVINCIALES	619	5	139	475	6	218	
AUTRES RÉGIONS	450	2	82	366	2	111	
ALGOMA	**2 508**	**7**	**547**	**1 954**	**8**	**812**	**106 976**
BRANTFORD C	1 624	3	356	1 265	3	506	
ROUTES PROVINCIALES	246	1	62	183	1	84	
AUTRES RÉGIONS	576	5	135	436	5	211	
BRANT	**2 446**	**9**	**553**	**1 884**	**9**	**801**	**85 665**
KINCARDINE M	200	0	29	171	0	42	
ROUTES PROVINCIALES	213	1	45	167	1	65	
AUTRES RÉGIONS	959	2	185	772	2	279	
BRUCE	**1 372**	**3**	**259**	**1 110**	**3**	**386**	**61 827**
COCHRANE T	63	0	13	50	0	17	
HEARST T	63	0	16	47	0	19	
KAPUSKASING T	92	0	9	83	0	11	
SMOOTH ROCK FALLS T	1	0	0	1	0	0	
TIMMINS C	646	1	151	494	1	217	
ROUTES PROVINCIALES	375	7	103	265	7	167	
AUTRES RÉGIONS	264	2	47	215	2	61	
COCHRANE	**1 504**	**10**	**339**	**1 155**	**10**	**492**	**81 463**
AMARANTH TP	104	0	27	77	0	51	
MELANCTHON TP	86	0	11	75	0	16	
MONO T	10	0	2	8	0	7	
MULMUR TP	101	0	23	78	0	25	
ORANGEVILLE T	295	0	41	254	0	56	
SHELBURNE T	59	0	10	49	0	13	
ROUTES PROVINCIALES	191	3	46	142	3	84	
AUTRES RÉGIONS	528	3	108	417	3	156	
DUFFERIN	**1 374**	**6**	**268**	**1 100**	**6**	**408**	**40 804**

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions - catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						immatricul.
	Total Collisions	Mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	Personnes tuées	Personnes blessées	de véh. mot.
AJAX T	919	1	167	751	1	247	
BROCK TP	108	1	21	86	1	35	
OSHAWA C	2 386	6	448	1 932	7	635	
PICKERING C	971	1	188	782	1	285	
SCUGOG TP	321	4	82	235	5	115	
UXBRIDGE TP	316	3	62	251	3	97	
WHITBY T	1 404	1	260	1 143	1	404	
ROUTES PROVINCIALES	1 908	9	332	1 567	12	497	
AUTRES RÉGIONS	802	5	185	612	5	265	
DURHAM	**9 135**	**31**	**1 745**	**7 359**	**36**	**2 580**	**368 873**
AYLMER T	80	1	13	66	1	22	
BAYHAM M	93	1	24	68	1	35	
MALAHIDE TP	132	0	34	98	0	50	
ST. THOMAS C	340	0	103	237	0	160	
ROUTES PROVINCIALES	196	1	55	140	1	94	
AUTRES RÉGIONS	556	6	100	450	7	161	
ELGIN	**1 397**	**9**	**329**	**1 059**	**10**	**522**	**67 046**
AMHERSTBURG T	254	1	58	195	1	85	
ESSEX T	297	2	54	241	2	73	
KINGSVILLE T	8	0	2	6	0	2	
LEAMINGTON M	471	0	83	388	0	118	
TECUMSEH T	324	2	59	263	2	83	
WINDSOR C	5 676	9	1 002	4 665	9	1 435	
ROUTES PROVINCIALES	346	3	93	250	3	157	
AUTRES RÉGIONS	935	7	219	709	7	334	
ESSEX	**8 311**	**24**	**1 570**	**6 717**	**24**	**2 287**	**261 410**
KINGSTON C	1 789	5	372	1 412	5	493	
ROUTES PROVINCIALES	320	2	83	235	2	129	
AUTRES RÉGIONS	471	1	111	359	1	150	
FRONTENAC	**2 580**	**8**	**566**	**2 006**	**8**	**772**	**100 017**

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions - catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul.
	Total	Mortelles	Préjudice	Dommage	Personnes		de véh. mot.
	Collisions		corporel	matériel	tuées	blessées	
CHATSWORTH TP	84	0	12	72	0	15	
HANOVER T	122	1	19	102	1	30	
OWEN SOUND C	405	1	87	317	1	129	
SOUTHGATE TP	92	0	15	77	0	18	
WEST GREY TP	200	0	46	154	0	65	
ROUTES PROVINCIALES	369	4	73	292	5	147	
AUTRES RÉGIONS	765	7	167	591	9	272	
GREY	**2 037**	**13**	**419**	**1 605**	**16**	**676**	**69 645**
ROUTES PROVINCIALES	243	6	75	162	6	119	
AUTRES RÉGIONS	1 446	8	353	1 085	8	542	
HALDIMAND-NORFOLK	**1 689**	**14**	**428**	**1 247**	**14**	**661**	**90 681**
MINDEN HILLS TP	35	0	6	29	0	8	
DYSART ET AL TP	96	0	15	81	0	21	
ROUTES PROVINCIALES	200	3	40	157	3	70	
AUTRES RÉGIONS	214	0	35	179	0	50	
HALIBURTON	**545**	**3**	**96**	**446**	**3**	**149**	**18 939**
BURLINGTON C	2 126	6	457	1 663	6	673	
HALTON HILLS T	708	2	164	542	3	256	
MILTON T	807	6	213	588	6	320	
OAKVILLE T	2 078	6	347	1 725	7	497	
ROUTES PROVINCIALES	2 150	3	321	1 826	3	478	
AUTRES RÉGIONS	67	0	26	41	0	32	
HALTON	**7 936**	**23**	**1 528**	**6 385**	**25**	**2 256**	**289 227**
HAMILTON C	6 826	16	1 832	4 978	17	2 623	
ROUTES PROVINCIALES	978	4	227	747	4	329	
AUTRES RÉGIONS	273	2	95	176	2	149	
HAMILTON-WENTWORTH	**8 077**	**22**	**2 154**	**5 901**	**23**	**3 101**	**294 342**

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul. de véh. mot.
	Total Collisions	Mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	Personnes tuées	Personnes blessées	
BANCROFT T	87	0	15	72	0	23	
BELLEVILLE C	1 011	1	228	782	1	340	
DESERONTO T	11	0	3	8	0	3	
MARMORA AND LAKE M	31	0	6	25	0	11	
TYENDINAGA TP	61	0	15	46	0	21	
ROUTES PROVINCIALES	594	6	116	472	7	181	
AUTRES RÉGIONS	916	4	161	751	4	226	
HASTINGS	**2 711**	**11**	**544**	**2 156**	**12**	**805**	106 872
ASHFIELD-COLBORNE-WAWANOSH TP	59	2	6	51	2	8	
CENTRAL HURON M	27	2	7	18	2	13	
HOWICK TP	72	0	10	62	0	18	
HURON EAST M	26	0	1	25	0	5	
MORRIS-TURNBERRY M	68	0	8	60	0	11	
NORTH HURON TP	16	0	1	15	0	2	
SOUTH HURON M	6	0	1	5	0	1	
ROUTES PROVINCIALES	244	5	45	194	5	80	
AUTRES RÉGIONS	651	10	116	525	12	176	
HURON	**1 169**	**19**	**195**	**955**	**21**	**314**	48 663
DRYDEN C	155	0	11	144	0	14	
IGNACE TP	3	0	0	3	0	0	
KENORA C	0	0	0	0	0	0	
RED LAKE M	25	0	5	20	0	6	
SIOUX LOOKOUT T	54	0	12	42	0	17	
ROUTES PROVINCIALES	827	11	135	681	11	240	
AUTRES RÉGIONS	491	2	80	409	4	132	
KENORA	**1 555**	**13**	**243**	**1 299**	**15**	**409**	51 262
ROUTES PROVINCIALES	195	1	65	129	2	94	
AUTRES RÉGIONS	1 428	11	374	1 043	12	547	
KENT	**1 623**	**12**	**439**	**1 172**	**14**	**641**	86 388

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions - catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul.
	Total	Mortelles	Préjudice	Dommage	Personnes		de véh. mot.
	Collisions		corporel	matériel	tuées	blessées	
BROOKE-ALVINSTON M	37	1	6	30	1	9	
ENNISKILLEN TP	104	0	18	86	0	31	
PETROLIA T	60	0	6	54	0	6	
PLYMPTON-WYOMING T	87	0	21	66	0	33	
POINT EDWARD V	30	0	5	25	0	8	
SARNIA C	1 017	3	203	811	3	288	
ST. CLAIR TP	6	0	2	4	0	2	
WARWICK TP	68	0	15	53	0	17	
ROUTES PROVINCIALES	307	4	60	243	5	101	
AUTRES RÉGIONS	372	6	78	288	7	111	
LAMBTON	2 088	14	414	1 660	16	606	96 802
CARLETON PLACE T	100	0	13	87	0	14	
MONTAGUE TP	80	0	6	74	0	8	
PERTH T	218	0	42	176	0	61	
SMITHS FALLS ST	223	0	34	189	0	40	
ROUTES PROVINCIALES	267	3	45	219	4	85	
AUTRES RÉGIONS	798	5	85	708	5	128	
LANARK	1 686	8	225	1 453	9	336	52 870
AUGUSTA TP	120	1	24	95	1	37	
BROCKVILLE C	408	0	85	323	0	119	
EDWARDSBURGH/CARDINAL TP	119	1	20	98	1	33	
ELIZABETHTOWN-KITLEY TP	159	0	19	140	0	29	
FRONT OF YONGE TP	23	0	5	18	0	5	
PRESCOTT ST	79	0	17	62	0	23	
ROUTES PROVINCIALES	646	1	125	520	1	203	
AUTRES RÉGIONS	820	2	136	682	2	193	
LEEDS & GRENVILLE	2 374	5	431	1 938	5	642	80 401
ROUTES PROVINCIALES	324	5	73	246	5	144	
AUTRES RÉGIONS	613	4	126	483	5	187	
LENNOX & ADDINGTON	937	9	199	729	10	331	29 500

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions - catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul. de véh. mot.
	Total Collisions	Mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	Personnes tuées	Personnes blessées	
ROUTES PROVINCIALES	267	2	23	242	2	31	
AUTRES RÉGIONS	157	1	31	125	1	52	
MANITOULIN	**424**	**3**	**54**	**367**	**3**	**83**	**13 228**
ADELAIDE-METCALFE TP	53	1	15	37	1	26	
LUCAN BIDDULPH TP	61	2	13	46	2	29	
LONDON C	7 548	13	1 655	5 880	14	2 415	
SOUTHWEST MIDDLESEX M	34	0	9	25	0	12	
STRATHROY-CARADOC TP	242	1	66	175	2	95	
ROUTES PROVINCIALES	471	6	96	369	9	151	
AUTRES RÉGIONS	875	13	198	664	14	315	
MIDDLESEX	**9 284**	**36**	**2 052**	**7 196**	**42**	**3 043**	**266 460**
BRACEBRIDGE T	244	0	42	202	0	61	
GRAVENHURST T	163	0	33	130	0	44	
HUNTSVILLE T	303	0	45	258	0	54	
LAKE OF BAYS TP	37	1	6	30	1	8	
MUSKOKA LAKES TP	141	0	27	114	0	38	
ROUTES PROVINCIALES	603	6	125	472	8	184	
AUTRES RÉGIONS	100	0	24	76	0	31	
MUSKOKA	**1 591**	**7**	**302**	**1 282**	**9**	**420**	**60 136**
FORT ERIE T	400	1	76	323	1	97	
GRIMSBY T	229	1	51	177	1	77	
LINCOLN T	227	1	41	185	1	56	
NIAGARA-ON-THE-LAKE T	262	3	71	188	3	113	
NIAGARA FALLS C	1 727	1	294	1 432	2	430	
PELHAM T	205	2	49	154	2	75	
PORT COLBORNE C	190	1	37	152	1	46	
ST. CATHARINES C	2 141	2	381	1 758	2	559	
THOROLD C	268	3	42	223	3	72	
WAINFLEET TP	60	1	18	41	1	27	
WELLAND C	725	1	123	601	2	176	
WEST LINCOLN TP	152	2	33	117	3	49	
ROUTES PROVINCIALES	1 405	9	339	1 057	9	536	
AUTRES RÉGIONS	198	0	34	164	0	51	
NIAGARA	**8 189**	**28**	**1 589**	**6 572**	**31**	**2 364**	**299 933**

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions - catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul.
	Total	Mortelles	Préjudice	Dommage	Personnes		de véh. mot.
	Collisions		corporel	matériel	tuées	blessées	
EAST FERRIS TP	20	0	7	13	0	12	
MATTAWA T	13	0	0	13	0	0	
NORTH BAY C	930	1	145	784	1	212	
ROUTES PROVINCIALES	741	4	185	552	4	292	
AUTRES RÉGIONS	210	0	38	172	0	58	
NIPISSING	1 914	5	375	1 534	5	574	72 839
BRIGHTON M	110	0	25	85	0	39	
COBOURG T	276	1	70	205	1	101	
CRAMAHE TP	60	0	15	45	0	22	
ALNWICK-HALDIMAND TP	99	0	26	73	0	35	
PORT HOPE M	232	1	40	191	1	52	
ROUTES PROVINCIALES	474	3	98	373	3	155	
AUTRES RÉGIONS	415	4	75	336	7	120	
NORTHUMBERLAND	1 666	9	349	1 308	12	524	66 153
OTTAWA	13 331	24	2 803	10 504	27	3810	
ROUTES PROVINCIALES	1 493	7	303	1 183	8	452	
AUTRES RÉGIONS	0	0	0	0	0	0	
OTTAWA	14 824	31	3 106	11 687	35	4 262	461 348
INGERSOLL T	111	0	18	93	0	23	
TILLSONBURG T	195	1	30	164	1	42	
WOODSTOCK C	569	1	122	446	1	200	
ZORRA TP	178	1	34	143	1	46	
ROUTES PROVINCIALES	425	1	103	321	1	155	
AUTRES RÉGIONS	560	9	121	430	11	186	
OXFORD	2 038	13	428	1 597	15	652	80 334
MCDOUGALL TP	24	0	5	19	0	7	
PERRY TP	9	0	4	5	0	5	
ROUTES PROVINCIALES	753	12	154	587	16	250	
AUTRES RÉGIONS	325	0	51	274	0	75	
PARRY SOUND	1 111	12	214	885	16	337	48 947

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions - catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul. de véh. mot.
	Total Collisions	Mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	Personnes tuées	Personnes blessées	
BRAMPTON C	6 157	15	826	5 316	16	1 186	
CALEDON T	1 208	8	247	953	8	359	
MISSISSAUGA C	9 268	20	1 178	8 070	22	1 635	
ROUTES PROVINCIALES	3 639	5	466	3 168	6	682	
AUTRES RÉGIONS	410	0	7	403	0	11	
PEEL	**20 682**	**48**	**2 724**	**17 910**	**52**	**3 873**	**676 796**
ST. MARYS ST	57	0	9	48	0	12	
STRATFORD C	477	0	97	380	0	153	
ROUTES PROVINCIALES	243	1	66	176	1	104	
AUTRES RÉGIONS	636	7	151	478	8	237	
PERTH	**1 413**	**8**	**323**	**1 082**	**9**	**506**	**56 500**
SMITH-ENNISMORE-LAKEFIELD TP	154	0	38	116	0	65	
PETERBOROUGH C	612	4	349	259	5	506	
ROUTES PROVINCIALES	404	3	102	299	4	168	
AUTRES RÉGIONS	689	6	160	523	6	242	
PETERBOROUGH	**1 859**	**13**	**649**	**1 197**	**15**	**981**	**100 171**
CASSELMAN V	28	0	5	23	0	5	
EAST HAWKESBURY TP	38	1	13	24	1	16	
HAWKESBURY T	188	0	36	152	0	43	
RUSSELL TP	143	0	41	102	0	53	
ROUTES PROVINCIALES	331	0	77	254	0	96	
AUTRES RÉGIONS	543	2	133	408	2	215	
PRESCOTT & RUSSELL	**1 271**	**3**	**305**	**963**	**3**	**428**	**75 001**
ROUTES PROVINCIALES	63	0	14	49	0	31	
AUTRES RÉGIONS	465	1	90	374	3	133	
PRINCE EDWARD	**528**	**1**	**104**	**423**	**3**	**164**	**21 433**
ATIKOKAN TP	13	0	3	10	0	4	
FORT FRANCES T	139	0	19	120	0	29	
ROUTES PROVINCIALES	315	4	28	283	4	47	
AUTRES RÉGIONS	78	1	9	68	1	18	
RAINY RIVER	**545**	**5**	**59**	**481**	**5**	**98**	**22 151**

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions - catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul. de véh. mot.
	Total Collisions	Mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	Personnes tuées	Personnes blessées	
ARNPRIOR T	107	0	18	89	0	26	
DEEP RIVER T	18	0	4	14	0	5	
HORTON TP	54	0	10	44	0	13	
LAURENTIAN VALLEY TP	113	0	31	82	0	45	
PEMBROKE C	238	0	67	171	0	95	
PETAWAWA T	89	0	18	71	0	28	
RENFREW T	150	0	28	122	0	36	
WHITEWATER REGION TP	7	0	1	6	0	3	
ROUTES PROVINCIALES	505	7	98	400	7	156	
AUTRES RÉGIONS	494	4	88	402	4	125	
RENFREW	**1 775**	**11**	**363**	**1 401**	**11**	**532**	**86 342**
BARRIE C	2 267	2	411	1 854	2	588	
COLLINGWOOD T	340	0	66	274	0	97	
ESSA TP	274	2	46	226	2	83	
INNISFIL T	445	1	119	325	1	196	
MIDLAND T	292	0	46	246	0	60	
ORILLIA C	377	0	93	284	0	140	
TINY TP	154	0	32	122	0	46	
WASAGA BEACH T	169	0	34	135	0	47	
ROUTES PROVINCIALES	1 941	13	367	1 561	14	635	
AUTRES RÉGIONS	2 556	18	505	2 033	21	779	
SIMCOE	**8 815**	**36**	**1 719**	**7 060**	**40**	**2 671**	**312 556**
CORNWALL C	1 010	2	222	786	3	341	
ROUTES PROVINCIALES	428	6	83	339	6	126	
AUTRES RÉGIONS	737	7	113	617	7	158	
STORMONT DUNDAS & GLENGARRY	**2 175**	**15**	**418**	**1 742**	**16**	**625**	**86 461**
ESPANOLA T	39	0	8	31	0	10	
GRAND SUDBURY C	2 143	3	562	1 578	5	821	
ROUTES PROVINCIALES	749	10	227	512	10	345	
AUTRES RÉGIONS	485	1	120	364	1	166	
SUDBURY	**3 416**	**14**	**917**	**2 485**	**16**	**1 342**	**161 292**

Tableau 4.1 (suite à la prochaine page)

Lieu des collisions - catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul. de véh. mot.
	Total Collisions	Mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	Personnes tuées	Personnes blessées	
GREENSTONE M	28	0	7	21	0	8	
MANITOUWADGE TP	10	0	1	9	0	3	
MARATHON T	24	0	5	19	0	8	
NIPIGON TP	11	0	0	11	0	0	
SCHREIBER TP	7	0	1	6	0	1	
TERRACE BAY TP	6	0	1	5	0	1	
THUNDER BAY C	2 317	3	454	1 860	3	637	
ROUTES PROVINCIALES	1 096	10	198	888	10	301	
AUTRES RÉGIONS	173	0	30	143	0	56	
THUNDER BAY	3 672	13	697	2 962	13	1 015	135 266
ENGLEHART T	8	0	4	4	0	6	
HAILEYBURY T	48	0	7	41	0	21	
KIRKLAND LAKE T	87	0	10	77	0	12	
NEW LISKEARD T	77	0	7	70	0	12	
ROUTES PROVINCIALES	304	0	82	222	0	127	
AUTRES RÉGIONS	119	0	29	90	0	40	
TIMISKAMING	643	0	139	504	0	218	34 681
TORONTO C	53 457	72	14 283	39 102	74	21 217	
ROUTES PROVINCIALES	9 781	13	2 137	7 631	15	3 254	
AUTRES RÉGIONS	0	0	0	0	0	0	
TORONTO	63 238	85	16 420	46 733	89	24 471	1 160 742
KAWARTHA LAKES C	1 157	4	239	914	4	353	
ROUTES PROVINCIALES	332	6	83	243	6	165	
AUTRES RÉGIONS	35	0	8	27	0	9	
VICTORIA	1 524	10	330	1 184	10	527	65 284
CAMBRIDGE C	2 429	6	531	1 892	7	731	
KITCHENER C	4 108	6	835	3 267	8	1 169	
NORTH DUMFRIES TP	189	0	45	144	0	72	
WATERLOO C	2 102	1	437	1 664	1	612	
WELLESLEY TP	116	1	28	87	1	43	
WILMOT TP	192	1	48	143	1	75	
WOOLWICH TP	445	2	110	333	2	173	
ROUTES PROVINCIALES	1 261	7	200	1 054	7	304	
AUTRES RÉGIONS	54	0	7	47	0	8	
WATERLOO	10 896	24	2 241	8 631	27	3 187	308 528

Tableau 4.1 (suite)

Lieu des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

Emplacement	Catégories de collisions						Immatricul. de véh. mot.
	Total Collisions	Mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	Personnes tuées	Personnes blessées	
ERIN T	207	3	39	165	4	59	
GUELPH C	1 500	5	474	1 021	5	679	
MINTO T	110	0	20	90	0	26	
ROUTES PROVINCIALES	768	5	162	601	6	246	
AUTRES RÉGIONS	1 368	12	247	1 109	14	381	
WELLINGTON	**3 953**	**25**	**942**	**2 986**	**29**	**1 391**	**139 248**
AURORA T	455	2	70	383	3	99	
GEORGINA T	435	2	105	328	2	140	
EAST GWILLIMBURY T	331	0	77	254	0	132	
KING TP	421	2	88	331	2	134	
MARKHAM T	3 024	0	489	2 535	0	737	
NEWMARKET T	859	0	154	705	0	229	
RICHMOND HILL T	2 002	4	329	1 669	4	467	
VAUGHAN C	3 732	8	618	3 106	8	907	
WHITCHURCH STOUFFVILLE TP	607	1	111	495	1	166	
ROUTES PROVINCIALES	2 097	7	406	1 684	8	593	
AUTRES RÉGIONS	0	0	0	0	0	0	
YORK	**13 963**	**26**	**2 447**	**11 490**	**28**	**3 604**	**567 050**

LÉGENDE

T = Ville
V = Village
ST = Ville séparée
TP = Canton
C = Cité
M = Municipalité

Autres régions - Territoires de moins de 1 500 habitants

*Ce nombre correspond au parc automobile figurant au tableau 5.5 mais ne comprend pas toutefois 11 696 véhicules qui ne sont pas associés à un comté ou à une région de l'Ontario.

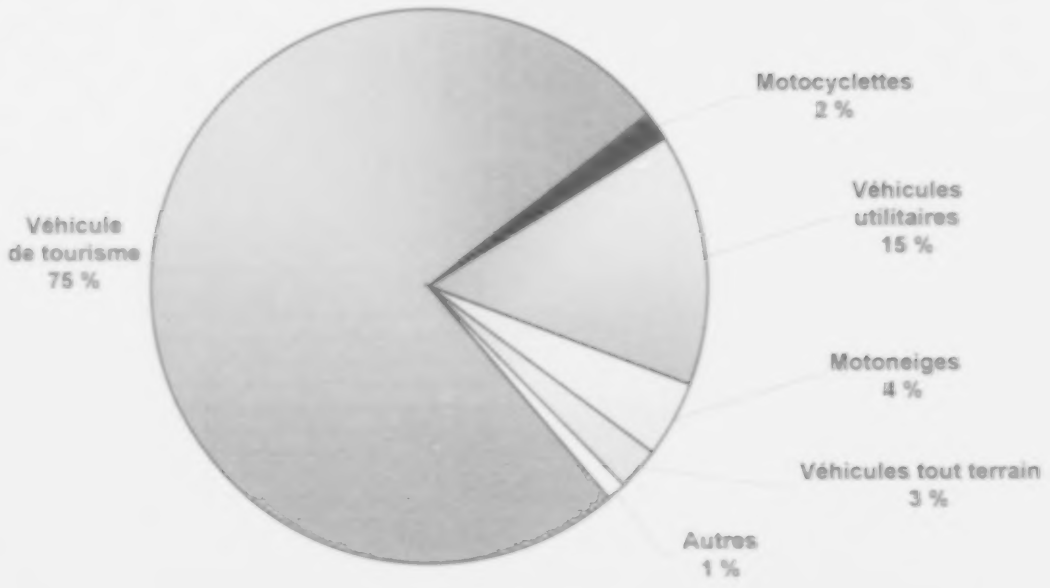
Le tableau 4.1 ne peut être comparé à celui des années précédentes.

5. LE VÉHICULE

Cette section renferme des données sur les véhicules associés à des collisions déclarables en Ontario. Les véhicules de tourisme représentent 76 p. 100 du parc de véhicules ontarien et 80 p. 100 des véhicules associés à une collision. Les données montrent que 91 p. 100 des véhicules associés à une collision n'avaient pas de défauts apparents. Environ 36 p. 100 des véhicules associés à une collision mortelle étaient âgés d'au moins 10 ans.

Figure 5

Répartition des véhicules par catégorie en Ontario, en 2003



5A. VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS DES COLLISIONS

Tableau 5.1

Véhicules impliqués dans une collision en 2003

Type de véhicule*	Nombre de véhicules impliqués dans des collisions			Total
	mortelles	préjudice corporel	dommage matériel	
Automobile	710	70 964	245 901	317 575
Fourgonnette	119	10 203	35 756	46 078
Moto et cyclomoteur	53	1 392	815	2 260
Camionnette	163	7 564	30 795	38 522
Camionnette de livraison	14	1 404	5 779	7 197
Dépanneuse	2	162	551	715
Camion	149	2 884	14 650	17 683
Autobus	6	696	2 375	3 077
Véhicule scolaire	9	236	1 243	1 488
Véhicule tout terrain	1	43	174	218
Motoneige	2	39	50	91
Chasse-neige	0	16	104	120
Véhicule d'urgence	7	464	1 586	2 057
Véhicule agricole	1	78	159	238
Équipement de construction	3	41	225	269
Caravane motorisée	2	24	133	159
Locomotive ou wagon	4	32	34	70
Tramway	1	86	389	476
Bicyclette	15	2 735	600	3 350
Autre	0	0	2	2
Autre véhicule non motorisé	1	116	270	387
Inconnu	5	665	12 480	13 150
Total	**1 267**	**99 844**	**354 071**	**455 182**

*Les catégories de ce tableau ne sont pas comparables aux années précédant 1998.

Tableau 5.2

État du véhicule par catégorie de collision en 2003

État du véhicule	Catégories de collisions			Total
	mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	
Aucun défaut apparent	1 185	95 989	318 474	415 648
Freins de service défectueux	4	44	153	201
Volant défecteux	0	4	28	32
Perforation du pneu / crevaison	0	18	67	85
Insuffisance de la bande de roulement	2	7	24	33
Phares défectueux	0	4	16	20
Défect. d'autres feux/réflecteurs	1	0	19	20
Commandes moteur défectueuses	1	8	29	38
Roues ou suspension défectueuses	1	5	43	49
Vision obscurcie	0	6	29	35
Attelage de remorque défectueux	0	1	3	4
Autres défauts	11	572	4 828	5 411
Inconnu	62	3 186	30 358	33 606
Total	1 267	99 844	354 071	455 182

Tableau 5.3

Année du modèle de véhicule par catégorie de collision

Année du modèle	Catégories de collisions			Total
	mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	
2004	5	749	2 898	3 652
2003	92	6 401	24 628	31 121
2002	85	8 086	30 534	38 705
2001	95	7 322	27 275	34 692
2000	106	7 823	29 435	37 364
1999	90	6 852	24 869	31 811
1998	100	6 645	24 799	31 544
1997	91	6 200	21 931	28 222
1996	49	4 871	17 260	22 180
1995	71	5 805	19 862	25 738
1994 et années antérieures	457	33 916	108 721	143 094
Inconnue	26	5 174	21 859	27 059
Total	**1 267**	**99 844**	**354 071**	**455 182**

Tableau 5.4

Véhicules assurés ou non, par catégorie de collision en 2003

Assurance	Catégories de collisions			Total
	mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	
Assuré	1 216	93 781	331 858	426 855
Non assuré	31	706	1 359	2 096
Inconnu	20	5 357	20 854	26 231
Total	**1 267**	**99 844**	**354 071**	**455 182**

5B. CONTEXTE

Tableau 5.5

Nombre de véhicules par type en 2003

Catégories de véhicules	Nombre de véhicules
Automobile	5 964 822
Moto	128 114
Cyclomoteur	2 019
Utilitaire*	1 162 734
Autobus	21 320
Autobus scolaire	8 307
Motoneige	331 704
Véhicule tout terrain	211 073
Machine à construire des routes	566
Appareil fixé de façon permanente	2 952
Tracteur agricole	46 638
Total	7 880 249

* Ne comprend pas les immatriculations à guichet unique (IGU - 54 827 véhicules).

Tableau 5.6

Certains types de véhicules par année de modèle en 2003

Catégories de véhicules	Années des modèles											
	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994+	Total
Automobiles	152 101	519 920	520 804	450 083	489 625	398 400	410 248	375 533	292 138	341 343	2 014 627	5 964 822
Motos	544	12 017	11 562	11 024	10 284	6 835	4 491	3 670	3 044	2 362	62 281	128 114
Cyclomoteurs	6	61	153	492	165	72	5	10	4	2	1 049	2 019
Utilitaires*	25 709	94 870	80 329	75 547	91 230	82 694	81 371	68 139	50 972	64 601	497 428	1 212 890
Autobus	1 092	2 134	1 911	2 315	2 605	2 343	1 942	1 547	1 897	1 786	10 055	29 627
Motoneiges	6 939	9 530	11 507	8 340	11 473	12 453	15 614	14 582	12 647	11 742	216 877	331 704
Véhicules tout terrain	7 245	18 084	15 705	18 308	14 967	10 299	6 961	4 933	5 770	5 525	103 276	211 073
Total	193 636	656 616	641 971	566 109	620 349	513 096	520 632	468 414	366 472	427 361	2 905 593	7 880 249

* Ne comprend pas les immatriculations à guichet unique (IGU - 54 827 véhicules).

Tableau 5.7

Dommages causés aux véhicules en 2003

Dommages	Catégories de collisions			Total
	mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	
Aucun	58	9 133	20 538	29 729
Légers	108	27 160	148 942	176 210
Modérés	136	26 271	105 565	131 972
Graves	230	21 461	32 911	54 602
Démolition	693	10 263	6 224	17 180
Inconnus	42	5 556	39 891	45 489
Total	1 267	99 844	354 071	455 182

DOMMAGES AUX VÉHICULES

Aucun : Aucun dommage visible.

Légers : Dommages légers ou superficiels. Comprend les rayures, petites bosses, fissures mineures dans la vitre qui n'ont aucune incidence sur la sécurité ou la performance du véhicule.

Modérés : Des conditions dangereuses résultent des dommages. Le véhicule doit être réparé de manière à ce que son état soit conforme aux exigences légales. On peut conduire le véhicule pour l'enlever de la route ou le déplacer sur une distance limitée mais il serait dangereux d'agir de la sorte.

Graves : On ne peut pas conduire le véhicule sur la route. Il doit être remorqué. Le véhicule serait normalement réparé.

Démolition : Le véhicule est endommagé au point où des réparations ne seraient pas possibles.

6. VÉHICULES PARTICULIERS

Cette section se rapporte aux véhicules spécialisés (motocyclettes, autobus scolaires, gros camions, motoneiges, véhicules tout terrain et bicyclettes).

Il y a eu, en 2003, 155 collisions mortelles impliquant un gros camion. Notons toutefois que le nombre de gros camions associés à des collisions mortelles a chuté de 25 p. 100 entre 1988 et 2003, en dépit du fait que le parc de gros camions s'est accru de 45 p. 100 durant cette période.

6A. MOTOCYCLETTES

Tableau 6.1

Motocyclistes* tués ou blessés entre 1999 et 2003

Année	Conducteurs		Passager	
	tués	blessés	tués	blessés
1999	38	1 115	3	223
2000	37	1 161	1	257
2001	49	1 166	3	318
2002	35	1 161	3	311
2003	46	1 087	6	268

* Exclut les accrochés, les conducteurs de cyclomoteur et leurs passagers.

Tableau 6.2

Certains facteurs ayant eu une incidence sur les collisions mortelles de motocyclettes en 2003

Facteurs (non mutuellement exclusifs)	%
Conducteurs de moto sans permis	4
Moins de 25 ans	18
Consommation d'alcool	
Fac. affaibl. alcool > 0,08	4
Consommation d'alcool	12
Inconnu	0
Sans port du casque (décès)	6
Erreur du conducteur de moto	
Vitesse excessive / perte de contrôle	45
Autre erreur	25
Collisions à véhicule unique	48
Jour/nuit	80/20
Week-end	34

6B. VÉHICULES SCOLAIRES

Tableau 6.3

Nombre d'élèves transportés tous les jours, nombre total de collisions de véhicules scolaires - années scolaires 1998-1999 à 2002-2003

Année scolaire	Élèves transportés chaque jour	Nombre total de véhicules scolaires impliqués dans des collisions
1998-1999	Non disponible	903
1999-2000	Non disponible	1 218
2000-2001	778 108*	1 084
2001-2002	708 294*	1 015
2002-2003	721 680	1 283

* Nombre estimatif

Tableau 6.4

Type de véhicule scolaire, selon la nature de la collision, 2002-2003

Type de véhicule scolaire	Nature de la collision				Nombre total de véhicules scolaires impliqués dans des collisions	Total de 5 ans (1998-1999 à 2002-2003)
	mortelle	Blessure à un élève	Blessure à un non-élève	Dommage matériel		
Autobus scolaire	3	71	103	953	1 130	4 537
Fourgonnette scolaire	0	8	7	42	57	290
Autres véh. scolaires	0	3	2	91	96	405
Total	3	82	112	1 086	1 283	5 232

Tableau 6.5

Nombre d'élèves blessés selon le type de collision et de véhicule, 2002-2003

Type de véhicule scolaire	Collision						Total		Total de 5 ans (1998-1999 à 2002-2003)	
	En traversant la route		À l'intérieur du véhicule		Autre					
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Autobus scolaire	0	1	0	104	0	0	0	105	4	588
Fourgonnette scolaire	0	0	0	1	0	0	0	1	0	47
Autres véh. scolaires	0	0	0	4	0	0	0	4	1	11
Total	**0**	**1**	**0**	**109**	**0**	**0**	**0**	**110**	**5**	**646**

6C. CAMIONS

Tableau 6.6

Nombre de personnes tuées lors d'une collision impliquant de gros camions, 1999-2003

Année	Personnes tuées dans des collisions de camion			
	Le conducteur conduisait mal	% où le conducteur conduisait mal	Toutes les coll. de cam.	% des décès totaux
1999	53	31,0	171	19,7
2000	43	28,7	150	17,7
2001	39	27,3	143	16,9
2002	66	38,6	171	19,6
2003	51	32,9	155	18,7
Total	**252**	**31,7**	**790**	**18,5**

Tableau 6.7

Nombre de gros camions impliqués dans toutes les catégories de collisions

Types de camions	Catégories de collisions			Total
	mortelles	Préjudice corporel	Dommage matériel	
Camion porteur	37	1 183	6 227	7 447
Camion porteur et remorque	6	116	550	672
Tracteur seulement	10	493	2 890	3 393
Tracteur et semi-remorque	84	866	3 897	4 847
Train double A-C	1	16	69	86
Train double B	6	43	154	203
Autre / inconnu	7	329	1 414	1 750
Total	**151**	**3 046**	**15 201**	**18 398**

Tableau 6.8

Camions immatriculés, 2003

Permis exigé	Camions immatriculés
G	1 040 160
D	57 291
A*	170 266**
Total	1 267 717

* Ensemble tracteur/remorque seulement.

** Comprend 54 827 véhicules; immatriculations à guichet unique (IGU).

Les camions de la catégorie G renvoient aux camions dont le poids brut est inférieur à 11 000 kilogrammes, comme les camionnettes.

Les données sur les ensembles tracteurs/remorques exigeant le permis de conduire de la catégorie « A » ne sont pas indiquées dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV).

Tableau 6.9

Certains facteurs liés aux collisions mortelles impliquant des camions en 2003

Facteurs des collisions mortelles	%
Conducteurs	
Consommation d'alcool	0,7
Bonne conduite	68,2
Collisions	
Véhicule unique	27,9
Météo - temps dégagé	77,1
Jour	60,0
Véhicules	
Défaut du véhicule*	4,0

* Exclut la catégorie « Inconnue ».

6D. VÉHICULES TOUT TERRAIN

Aux fins de la présente publication, les véhicules tout terrain comprennent les autodunes, les motocyclettes tout terrain (motos hors route) et les véhicules tout terrain à trois et quatre roues. L'obligation d'immatriculer les véhicules tout terrain remonte au 1er juin 1984 (l'immatriculation est exigée une seule fois).

Tableau 6.10

Endroit où les collisions sont survenues, selon les conducteurs de véhicules tout terrain tués ou blessés, 1999-2003

Endroit	Tués					Blessés				
	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003
Sur route	2	1	0	6	1	14	28	32	26	30
Hors route	3	6	8	9	3	44	71	87	99	101
Total	**5**	**7**	**8**	**15**	**4**	**58**	**99**	**119**	**125**	**131**

Tableau 6.11

Endroit où les collisions sont survenues, selon les passagers de véhicules tout terrain tués ou blessés, 1999-2003

Endroit	Tués					Blessés				
	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003
Sur route	0	1	0	0	0	9	18	17	19	10
Hors route	0	2	0	0	0	17	24	45	56	55
Total	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**26**	**42**	**62**	**75**	**65**

* Le nombre de piétons tués ou blessés par des véhicules tout terrain n'est pas inclu dans le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario.

Tableau 6.12

Véhicules tout terrain immatriculés, 1999-2003

Année	Véhicules immatriculés
1999	136 832
2000	152 570
2001	169 987
2002	189 180
2003	211 073

Tableau 6.13

Certains facteurs liés à toutes les collisions impliquant des véhicules tout terrain 2003

Facteurs	%
Conducteurs de moins de 25 ans	49
Consommation d'alcool	17
Vitesse excessive	21
Casque non porté	43
Jour	77
Deux roues	21
Trois roues	7
Quatre roues	72

6E. MOTONEIGES

Tableau 6.14

Endroit où les collisions sont survenues, selon les conducteurs de motoneiges tués ou blessés – saisons de motoneige 1998-1999 à 2002-2003

Endroit	Tués					Blessés				
	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03
Sur route	2	3	3	1	2	41	22	47	24	32
Hors route	20	8	26	11	26	247	208	272	142	160
Total	**22**	**11**	**29**	**12**	**28**	**288**	**230**	**319**	**166**	**192**

* Le nombre de piétons tués ou blessés par des motoneiges n'est pas inclu dans le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario.
Les chiffres dans le tableau excluent les collisions qui ne doivent pas être signalées aux termes de CR et dont le code d'emplacement est « sur l'autoroute ».

Tableau 6.15

Endroit où les collisions sont survenues, selon les passagers de motoneiges tués ou blessés – saisons de motoneige 1998-1999 à 2002-2003

Endroit	Tués					Blessés				
	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03
Sur route	0	0	1	0	0	14	9	19	8	7
Hors route	3	2	1	1	2	81	63	83	86	79
Total	**3**	**2**	**2**	**1**	**2**	**95**	**72**	**102**	**94**	**86**

* Le nombre de piétons tués ou blessés par des motoneiges n'est pas inclu dans le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario.
Les chiffres dans le tableau excluent les collisions qui ne doivent pas être signalées aux termes de CR et dont le code d'emplacement est « sur l'autoroute ».

Tableau 6.16

Motoneiges immatriculées, 1999-2003

Année	Motoneiges immatriculées
1999	364 200
2000	332 446
2001	334 129
2002	321 582
2003	331 704

Tableau 6.17

Totalité des collisions de motoneiges, 2002-2003

Facteurs	%
Conducteurs sans permis	6
Erreur du conducteur; excès de vitesse	33
Consommation d'alcool	20
État de la surface; glace ou neige damée	52

* Les chiffres indiqués dans ces tableaux sont recueillis en vertu de la *Loi sur les motoneiges* (LM) et du *Code de la route* (CR); par conséquent, on ne peut les comparer aux chiffres figurant dans les tableaux 2.2 et 2.3 qui indiquent uniquement les collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*.

6F. BICYCLETTES

Seules les collisions impliquant une bicyclette et un véhicule automobile en mouvement ou un tramway doivent être signalées. Ces tableaux ne comprennent pas les collisions impliquant une bicyclette seulement ou deux bicyclettes entre elles ni les collisions entre une bicyclette et un piéton.

Tableau 6.18

Cyclistes tués ou blessés, 1999-2003

	Conducteurs		Passagers	
Année	tués	blessés	tués	blessés
1999	17	2 702	0	136
2000	9	2 694	0	105
2001	16	2 349	0	254
2002	13	2 478	0	241
2003	13	2 398	0	243

Tableau 6.19

Âge des cyclistes impliqués dans une collision, selon les conditions de luminosité en 2003

Conditions	Groupes d'âge						
de luminosité	0 - 5	6 - 15	16 - 30	31 - 60	61+	Inc.	Total
Jour	7	180	243	284	46	1 979	2 739
Aurore	0	0	2	4	1	28	35
Brunante	0	6	16	7	0	84	113
Nuit	0	14	61	63	2	322	462
Total	**7**	**200**	**322**	**358**	**49**	**2 413**	**3 349**

Tableau 6.20

Certains facteurs liés à toutes les collisions de bicyclettes en 2003

Facteurs	%
Bonne conduite (cycliste)	39
Bonne conduite (conducteur de véh. motorisé)	49
Près d'une intersection	67
Défaut de s'arrêter (cycliste)	82
Consommation d'alcool (cycliste)	3
Pas de défaut apparent du véh. (bicyclette)	89
Bonne visibilité	92
Week-end	21

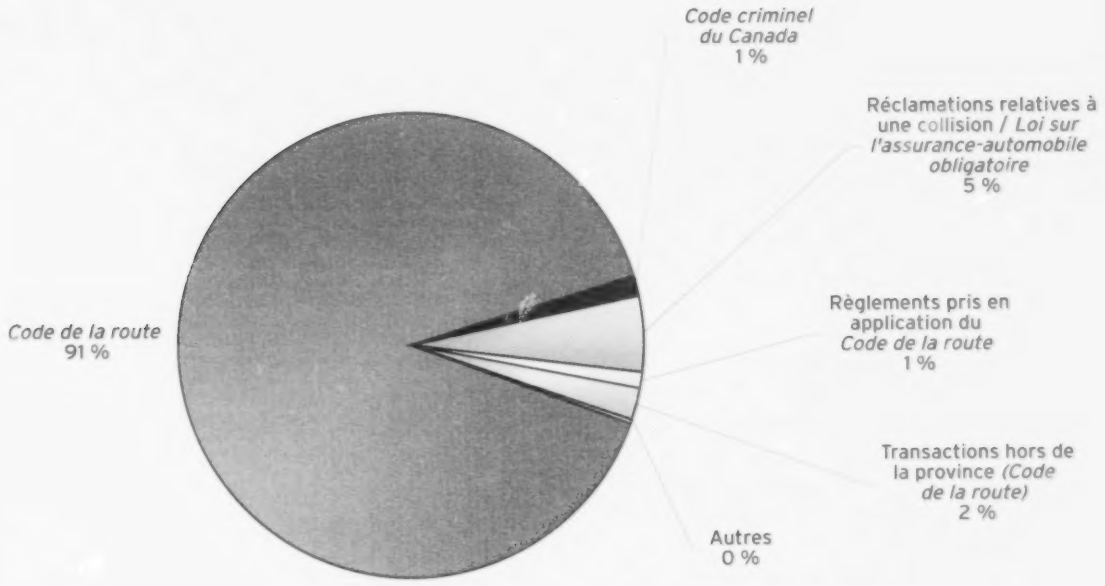
7. DONNÉES SUR LES CONDAMNATIONS, LES INFRACTIONS ET LES SUSPENSIONS

Cette section fait le point sur les condamnations prononcées pour des infractions au ***Code de la route*** et au ***Code criminel*** du Canada.

Depuis décembre 1996, les conducteurs dont le taux d'alcoolémie dépasse la limite légale (0,08), ou qui échouent à l'épreuve de l'éthylomètre (« alcootest ») ou refusent de s'y prêter, ont immédiatement leur permis suspendu pour une période de 90 jours, conformément au Programme de suspension administrative des permis de conduire. La suspension d'une durée de 90 jours est distincte des accusations au criminel qui pourraient être portées contre un conducteur. Le nombre de suspensions a baissé en 2003 (18 367) par rapport à 2002 (19 930).

Figure 7

Pourcentage de condamnations reliées aux véhicules automobiles en Ontario, en 2003



7A. DONNÉES SUR LES CONDAMNATIONS

Tableau 7.1

Résumé des condamnations liées à un véhicule automobile en 2003

Condamnations*	Nombre
Code de la route	1 136 076
Règlements du *Code de la route*	13 364
Code criminel du Canada**	18 266
Règlements municipaux***	35
Réclam. pour coll. de véh. mot. / Loi sur *l'assurance* automobile obligatoire	65 918
Loi sur les *motoneiges*	2 395
Loi sur les *tout terrain*	1 472
Transactions hors province « *Code de la route* »	27 499
Autres****	365
Total	**1 265 390**

* Comprend les condamnations inscrites à la main.

** Ce chiffre ne comprend pas 395 condamnations de jeunes délinquants en vertu du *Code criminel*.

*** Les autres lois peuvent comprendre les lois qui ne sont pas indiquées ci-dessus comme la *Loi de la taxe sur les carburants*, la *Loi sur le camionnage*, la *Loi sur le transport de matières dangereuses* et la *Loi sur les transports routiers*.

Tableau 7.2

Condamnations liées à un véhicule automobile, *Code de la route* en 2003

Condamnations	Nombre
Équipement	23 362
Administratives*	143 029
Ceinture de sécurité (conducteur et passager)**	62 685
Autres condamnations sans point***	40 055
Vitesse excessive	716 120
Autres condamnations avec points (2 à 4 points)	128 518
Autres condamnations avec points (5 à 7 points)	13 026
Conduite avec permis suspendu	9 281
Total	**1 136 076**

* Infraction par véhicule immobilisé, immatriculation du véhicule, renouvellement de permis, etc.

** Les condamnations pour manquements au port de la ceinture des passagers de plus de 16 ans ne sont plus enregistrées.

*** Comprend maintenant certaines condamnations hors province.

Tableau 7.3

Condamnations liées à un véhicule automobile, *Code criminel* en 2003*

Condamnations	Nombre
Liées à l'alcool**	14 336
Négligence criminelle	20
Défaut de rester sur le lieu de la collision	620
Défaut de stopper pour un agent de police	393
Conduite en état de disqualification	1 817
Conduite dangereuse	1 080
Homicide involontaire à l'aide d'un véhicule motorisé	0
Total	**18 266**

* Ne comprend pas 395 condamnations pour jeunes délinquants.

** Comprend certaines condamnations hors province.

7B. DONNÉES SUR LES INFRACTIONS

Tableau 7.4

Nombre de conducteurs condamnés ayant enfreint le *Code criminel* du Canada pendant les années précisées

Type de condamnation	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Négligence criminelle	34	31	17	18	18	5
Défaut de rester	437	242	234	196	169	92
Conduite dangereuse	1 150	1 009	959	1 021	860	514
Conduite avec fac. affaiblies	9 532	9 103	9 224	8 743	7 603	4 535
Taux d'alcool. de plus de 0,08	7 366	7 150	7 095	7 043	5 905	3 471
Défaut de fournir un échant. d'haleine	1 269	1 362	1 270	1 201	964	493
Conduite en état de disqualification	2 339	2 027	1 976	1 777	1 677	1 161
Homicide inv. avec véh. motorisé	0	0	0	0	0	1
Non défini	0	0	0	0	0	1
Total	**22 127**	**20 924**	**20 775**	**19 999**	**17 196**	**10 273**

* Le même conducteur peut être représenté plus d'une fois dans ce tableau.

Au 25 mars 2004, il y avait 10 273 infractions au *Code criminel* inscrites pour 2003. La ventilation des données de 2003 sera mise à jour dans le rapport annuel de 2004 pour tenir compte du retard dans l'inscription des infractions (celles-ci ne sont inscrites au dossier du conducteur qu'à la date de condamnation).

Tableau 7.5

Suspensions administratives du permis de conduire.
Suspensions imposées par mois en 1998-2003*

Suspensions	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Janvier	1 337	1 352	1 550	1 500	1 416	1 349
Février	1 471	1 567	1 487	1 450	1 452	1 391
Mars	1 608	1 664	1 662	1 874	1 683	1 566
Avril	1 681	1 592	1 799	1 816	1 574	1 412
Mai	1 801	1 763	1 634	1 752	1 756	1 578
Juin	1 665	1 531	1 646	1 768	1 811	1 608
Juillet	1 665	1 720	1 854	1 795	1 712	1 589
Août	1 750	1 660	1 808	1 699	1 675	1 639
Septembre	1 609	1 570	1 699	1 837	1 720	1 498
Octobre	1 663	1 839	1 724	1 691	1 671	1 568
Novembre	1 617	1 686	1 624	1 790	1 668	1 591
Décembre	1 810	1 760	1 879	1 986	1 792	1 578
Total	**19 677**	**19 704**	**20 366**	**20 958**	**19 930**	**18 367**

* Le Programme de suspension administrative des permis de conduire (PSAPC) est entré en vigueur le 29 novembre 1996. Pour de plus amples détails sur le PSAPC, veuillez consulter l'annexe.

7C. DONNÉES SUR LES SUSPENSIONS

Tableau 7.6

Suspensions imposées en raison de l'accumulation de points d'inaptitude, selon l'âge du conducteur, 2003

Âge du conducteur	Suspensions pour accumulation de points d'inaptitude				
	Stagiaire	Novice première accumulation	Novice deuxième accumulation	Ordinaire première accumulation	Ordinaire deuxième accumulation
16	0	1	0	0	0
17	0	36	1	0	0
18	0	303	8	5	0
19	0	649	40	24	0
20-24	0	1 928	231	448	33
25-34	2	621	101	697	53
35-44	1	224	16	374	31
45-54	2	80	7	160	7
55-64	0	11	6	63	3
65-74	0	1	0	7	0
75 +	0	1	0	0	0
Total	**5**	**3 855**	**410**	**1 778**	**127**

Depuis 1994, les conducteurs débutants sont assujettis au système de délivrance graduelle des permis de conduire. Ces conducteurs obéissent à des mesures progressives qui vont d'une lettre d'avertissement lorsqu'ils accumulent entre 2 et 5 points d'inaptitude, à une entrevue lorsqu'ils accumulent entre 6 et 8 points, jusqu'à la suspension de 60 jours du permis lorsque la première accumulation atteint 9 points d'inaptitude. Après une première suspension, les points d'inaptitude sont réduits à 4. Si un conducteur atteint 9 points de nouveau, la suspension subséquente est de 6 mois. Les conducteurs qui ont obtenu un permis de catégorie G assorti de tous les privilèges sont suspendus pendant une période de 30 jours à la première accumulation de 15 points d'inaptitude et sont suspendus pour une période de 6 mois à la deuxième accumulation de 15 points d'inaptitude au cours d'une période de 2 ans.

Jusqu'à 1994, les conducteurs qui avaient obtenu récemment leurs permis de conduire étaient couverts par le système de permis probatoire jusqu'à ce qu'ils aient complété avec succès deux périodes d'un an de conduite sans suspension de leur permis. Les conducteurs à l'essai étaient suspendus pour une période de 30 jours après avoir accumulé 6 points d'inaptitude ou plus. Le système de permis probatoire a pris fin le 31 mars 1994. Depuis, les conducteurs se conforment au système de délivrance graduelle des permis de conduire.

8. ANNEXE

8A. LEXIQUE

Facultés affaiblies – Alcool :
Conduire un véhicule avec des facultés affaiblies par l'alcool ou conduire avec une alcoolémie supérieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang.

Suspension administrative des permis de conduire (SAPC) :
Ce programme, qui vise à réduire la conduite en état d'ivresse, a été mis en oeuvre le 29 novembre 1996. Les lois provinciales autorisent un agent de police à suspendre un permis de conduire sur-le-champ pendant 90 jours si des preuves lui indiquent que a) l'alcoolémie du conducteur est supérieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang; b) le conducteur refuse de fournir un échantillon d'haleine ou de sang ou est incapable de le faire.

Alcool en cause :
Cette catégorie englobe les conducteurs dont les facultés étaient affaiblies par l'alcool et ceux qui avaient bu.

Permis de conduire de catégorie G1 :
Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie G1 :
- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- doit être accompagné d'un seul passager sur le siège avant (cette personne, le conducteur accompagnateur, doit avoir un permis de conduire doté de tous les privilèges (catégorie A, B, C, D, E, F ou G), au moins quatre années d'expérience de conduite et une alcoolémie inférieure à 0,05);
- ne doit pas conduire, à moins d'être accompagné par un moniteur de conduite automobile autorisé, sur les autoroutes ontariennes de la série 400 et d'autres autoroutes dont les suivantes : Queen Elizabeth Way, Don Valley Parkway, E.C. Row Expressway et Conestoga Parkway;
- ne doit pas transporter, sur le siège arrière, plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité qui s'y trouvent;
- ne doit pas conduire entre minuit et cinq heures du matin;
- peut conduire uniquement des véhicules de catégorie G.

Le niveau 1 dure 12 mois, mais peut être ramené à huit mois si le conducteur suit un cours de conduite automobile approuvé. Pour des renseignements sur les cours approuvés, communiquer avec un des bureaux de délivrance des permis du ministère des Transports. Une fois le niveau 1 terminé, les conducteurs doivent réussir un examen sur route avant de passer au niveau 2.

Permis de conduire de catégorie G2 :
Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie G2 :
- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- peut conduire n'importe quel véhicule pour lequel on exige un permis de catégorie G (p. ex., une automobile);
- ne doit pas transporter, sur le siège arrière, plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité qui s'y trouvent.

Le niveau 2 dure 12 mois. Une fois ce niveau terminé, le conducteur peut passer un examen de conduite. S'il le réussit, il obtiendra un permis de conduire doté de tous les privilèges.

Permis de motocycliste de catégorie M1 :
Le titulaire d'un permis de motocycliste de catégorie M1 :
- peut conduire une motocyclette aux fins de formation;
- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- peut conduire le jour seulement (entre une demi-heure avant le lever du soleil et une demi-heure après le coucher du soleil);

- peut conduire uniquement sur les routes où la limite de vitesse est de 80 km/h ou moins, sauf s'il ne peut emprunter d'autres routes (il peut conduire sur les routes 11, 17, 61, 69, 71, 101, 102, 144 et 655);
- ne doit pas transporter de passagers.

Le niveau 1 dure au moins 60 jours et le permis est valide pendant 90 jours. Le motocycliste de niveau 1 doit réussir un examen de conduite avant de passer au niveau 2. Pendant qu'il est à ce niveau, il peut également suivre un cours approuvé de sécurité à motocyclette comprenant un examen sur route au lieu de passer l'examen pratique du ministère.

Permis de motocycliste de catégorie M2 :
Le titulaire d'un permis de motocycliste de catégorie M2 :
- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit.

Après avoir terminé le niveau 2, le conducteur peut passer un examen de conduite. S'il le réussit, il obtiendra un permis de conduire doté de tous les privilèges.

Condamnation :
Les condamnations sont inscrites lorsque la personne plaide coupable ou est reconnue coupable d'une infraction liée à un véhicule automobile en vertu d'une loi de l'Ontario ou d'un règlement connexe, d'une loi du Canada, d'une ordonnance connexe ou d'un règlement municipal.

Conducteur :
À moins d'indication contraire, s'entend de toute personne, qu'elle soit titulaire ou non d'un permis de conduire, qui était considérée comme ayant la garde ou le contrôle d'un véhicule au moment de la collision.

Avait bu :
Conduire un véhicule après avoir consommé une quantité d'alcool insuffisante pour que les facultés soient considérées comme affaiblies au sens de la loi ou conduire avec une alcoolémie supérieure à zéro mais inférieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang. Si l'alcoolémie est entre 0,05 et 0,08, le permis de conduire est suspendu pendant 12 heures.

Personne qui s'accroche :
S'entend d'une personne qui s'accroche à l'aile, au pare-chocs, à la portière ou à une autre partie d'un véhicule automobile en mouvement et ne se trouvant pas à l'intérieur du véhicule, p. ex., s'asseoir à l'arrière d'un pick-up.

Route :
Route ordinaire ou voie publique, rue, avenue, etc. dont une partie quelconque est prévue pour le passage de véhicules ou utilisée par le public à cette fin. Est incluse la zone comprise entre les limites latérales de propriété de ces ouvrages.

Nombre de kilomètres parcourus :
Avant 2000, on estimait la distance parcourue par les véhicules d'un parc en se basant sur les ventes d'essence et d'autres carburants taxés. On convertissait le nombre total de litres vendus en kilomètres parcourus à l'aide d'un facteur de conversion de 22,0 km par gallon. Depuis 2000, on calcule la distance parcourue par les véhicules à l'aide d'estimations fournies par Statistique Canada et Transports Canada.

Blessure grave :
Blessure non mortelle qui nécessite une hospitalisation, même si c'est uniquement pour observation.

Blessure minime :
Blessure non mortelle, y compris les éraflures et les ecchymoses, qui ne nécessite pas d'hospitalisation.

Blessure mineure :
Blessure non mortelle qui doit être traitée dans une salle d'urgence, mais qui ne nécessite pas d'hospitalisation.

Collision de véhicule automobile :
Tout incident au cours duquel survient une blessure ou des dommages matériels en raison du déplacement d'un véhicule automobile ou de son chargement pendant que le véhicule est en mouvement.

Collision hors route :
Collision impliquant un véhicule automobile visé par le *Code de la route*, la *Loi sur les motoneiges* ou la *Loi sur les véhicules tout terrain*.

Collision sur route :
Collision de véhicule automobile qui se produit sur une voie publique, entre les lignes de propriété.

Piéton :
Toute personne ne se trouvant pas à l'intérieur d'un véhicule ou sur un véhicule lors d'une collision.

Collision mortelle :
Collision de véhicule automobile au cours de laquelle au moins une personne subit des blessures qui s'avèrent mortelles. Avant le 1er janvier 1982, les statistiques sur les collisions mortelles comprenaient les décès attribuables aux blessures subies lors d'une collision et survenant jusqu'à un an après la collision. Depuis, seuls les décès qui surviennent dans les 30 jours suivant la collision sont inclus.

Collision causant un préjudice corporel :
Collision de véhicule automobile au cours de laquelle au moins une personne subit des blessures non mortelles.

Collision causant des dommages matériels :
Collision de véhicule automobile au cours de laquelle personne n'est blessé, mais où des dommages sont causés à des biens publics ou privés*, y compris des dommages causés au véhicule automobile ou à son chargement.

Collision à déclaration obligatoire :
Collision causant des blessures ou des dommages à des biens privés d'une valeur pécuniaire supérieure à celle prescrite par les règlements*.

Auto-déclaration d'une collision :
En vertu du *Code de la route* [par. 199 (1.1)], la ou les personnes impliquées dans une collision qui cause uniquement des dommages matériels (aucun décès ni blessure) et au cours de laquelle il n'y a eu aucune activité criminelle (comme la conduite avec facultés affaiblies) peuvent déclarer la collision sur-le-champ en se rendant, avec un des véhicules, à un centre de déclaration des collisions. L'auto-déclaration des collisions a commencé le 1er janvier 1997.

Suspension :
Retrait, pour une période prescrite, du privilège accordé à une personne lui permettant de conduire un véhicule automobile.

*La valeur pécuniaire des dommages matériels à partir de laquelle il faut déclarer une collision ayant causé uniquement des dommages matériels est passée de 200 $ à 400 $ le 1er janvier 1978 et à 700 $ le 1er janvier 1985. Depuis le 1er janvier 1998, cette valeur est de 1 000 $.

8B. REMERCIEMENTS

Le ministère des Transports remercie les entités suivantes de l'aide qu'elles lui ont apportée :

Agents de police de l'Ontario

Bureau du coroner en chef
Ministère de la Sécurité communautaire
et des Services correctionnels

Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR)

Planification de l'information et statistiques sur les tribunaux
Direction de l'élaboration des programmes
Ministère du Procureur général

Unité de gestion des connaissances
Direction de la planification et de
l'évaluation de l'information
Ministère de la Santé et des soins de longue durée

Ministère des Affaires municipales et du Logement

Ministère de l'Éducation

La présente publication peut être reproduite, réimprimée, stockée et transmise et peut être utilisée en totalité ou en partie si cette reproduction ou ce stockage est à des fins personnelles ou éducatives et non à des fins pécuniaires, quelles qu'elles soient. Il faut obtenir la permission écrite du ministère des Transports avant d'utiliser la présente publication ou d'en tirer un profit financier.

ISSN 1712-8463 (Version imprimee)
ISSN 1712-848X (Version sur cederom)
ISSN 1712-8471 (Version Internet)